

VOLLE FAHRT

VOL.4 / 2021

Das Magazin der steirischen Frächter



DER LKW BRINGT, WAS DAS CHRISTKIND SCHENKT

**AMS-DRIVER
AUSBILDUNGSOFFENSIVE**

**SO KOMMEN SIE
ZUM KT-GÜTESIEGEL**

winkler

Das passt.

3 |

Inhalt

Fachgruppe aktuell

„AMS-Driver“: Ausbildungsoffensive für neues Fahrpersonal für Lkw und Bus	6
3 Kleintransporteure in der Steiermark greifen sich das KT-Gütesiegel	8

Verkehrsinformation national

Ergebnisse der KV-Verhandlungen	10
KV Angestellte (Konzessioniertes Güterbeförderungsgewerbe/Kleintransportgewerbe)	10
KV Arbeiter (Konzessioniertes Güterbeförderungsgewerbe)	11
Darstellung anhand von Anwendungsbeispielen	12
KV Arbeiter (Kleintransportgewerbe)	15
Übergangsregelung: Kennzeichentafeln mit neuer mikroprismatischer Folie	16
AWG-Novelle	18
Neufassung der Information zur korrekten Einstufung von Altkabeln im Fall der grenzüberschreitenden Verbringung	19

Verkehrsinformation international

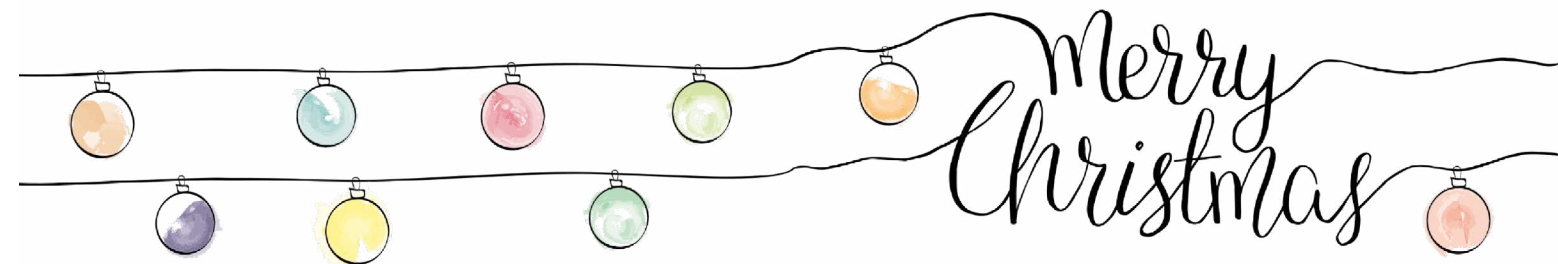
Ungarn:	Winterreifenpflicht und Schneeketten	24
Slowenien:	Winterreifenpflicht und Schneeketten	24
Tschechien:	Winterreifenpflicht und Schneeketten	25
Kroatien:	Winterreifenpflicht und Schneeketten	25
Italien:	Winterreifenpflicht und Schneeketten	28
Vereinigtes Königreich:	Kabotage-Regelungen	28
Frankreich:	Winterrüstung – neue Regelungen seit 1. November 2021	30
Deutschland:	Neue Lkw-Mauttarife seit 1. Oktober 2021 – Rückerstattungsmöglichkeiten	31
Polen:	Schließung des Grenzübergangs zu Weißrussland	31

Transport Service

Friends on the Road: Gemeinsames Auftreten ist das Gebot der Stunde – jetzt LogCom-Mitglied werden	32
Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex	35
Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex für das Kleintransportgewerbe	35
Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich	35
Transporteure A–Z: Melden auch Sie sich an!	35
WKO-Benutzerverwaltung	35
Online-Lkw-Kalkulationstool inkl. Downloadmöglichkeit	37
Pfuscherbekämpfung: Meldungen online möglich	37
RA Mag. Christoph Rappold: Lieber Gesetzgeber ...	38
Meisterprüfungsbonus auch für das Güterbeförderungsgewerbe	39

Boxenstopp

Konjunkturtest Transport und Verkehr	40
VBA-Gütesiegel steht für Kompetenz	42
Transportrait: Esser Transport- und Handelsgesellschaft m.b.H.	44
Transportrait: OSWALD GmbH	46
Wir gratulieren zur bestandenen Konzessionsprüfung	48
Konzessionsprüfung – Termine	49
Münzer Bioindustrie – „Ein sehr besonderer Tag für uns“	49
Termin Lenkprotokoll	50



Frohe Weihnachten und viel Erfolg für 2022!

Wir bedanken uns recht herzlich für die angenehme Zusammenarbeit und das uns
entgegengebrachte Vertrauen!
Für die kommenden Festtage wünschen wir Ihnen und Ihrer Familie alles erdenklich Gute,
Gesundheit und persönliches Wohlergehen!

Mit besten Grüßen
Wirtschaftskammer Steiermark
Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe

Peter Fahrner
Obmann

DI Anja Krenn
Geschäftsführerin

Ausschussmitglieder

Helmut Ofner • Mag. Nicole Körver-Hohenauer
Peter Allmer • Roland Amtmann • Ing. Herbert Brandl • Petra Bucher
Ing. Hannes Buchhauser • Andreas Flori • Gottfried Golob
Franz Hierzmann • Silvia Hruska • Dr. Johann Huber
Herbert Friedrich Jerich • Christian Kaufmann • Alexander Krause
Josef Maier • Johannes Matzhold • Ing. Markus Pototschnig
Isabella Rohrer MAS, MSc • Franz Schadler • DI Gerhard Schauerl
DI Michael Zottler • Thomas Ernst Gruber

Assistenz
Pamela Prinz



(V.l.n.r.): Mark Perz, Vorstandsdirektor der Sparte Mobilität & Freizeit in der Holding Graz, vida-Landesvorsitzender Horst Schachner, Fachgruppengeschäftsführerin der Güterbeförderer Anja Krenn, AMS-Landesgeschäftsführer Karl-Heinz Snobe, Spartenobmann Alfred Ferstl

„AMS-Driver“:

Ausbildungsoffensive für neues Fahrpersonal für Lkw und Bus

Neue gemeinsame Initiative von Arbeitsmarktservice Steiermark (AMS), der Gewerkschaft vida und der WKO-Sparte Transport und Verkehr soll heimischen Betrieben helfen, zusätzliche Lkw- und Busfahrerinnen und -fahrer zu bekommen. 4.500 Euro pro Auszubildenden stehen bereit. Die Anzahl der Ausbildungsförderungen ist vorerst unlimitiert. Der Unternehmer beteiligt sich mit einem Unkostenbeitrag von 450 Euro am Ausbildungsgeschehen.

Fast 500 offene Stellen sind derzeit beim AMS Steiermark im Bereich Verkehr und Lagerei gemeldet, gesucht werden unter anderem Lkw-Fahrerinnen und -fahrer für den Gütertransport und Fahrpersonal im Busbereich für die (öffentliche) Personenbeförderung. Die Dunkelziffer bei den offenen Stellen ist jedoch noch viel größer, da viele Transportunternehmen ihren Bedarf nicht mehr melden, da kaum Angebot an Berufskraftfahrern auf dem Markt ist. Nun soll das Projekt „AMS-Driver“ – eine gemeinsame Ausbildungsinitiative von Arbeitsmarktservice, der Gewerkschaft vida und der WKO-Sparte Transport und Verkehr – dem Fahrermangel entgegenwirken. Für den steirischen Fachgruppenobmann der Transporteure Peter Fahrner kommt das Förderprojekt gerade in letzter Minute: „Wir kämpfen schon seit Jahren mit einem eklatanten Mangel beim Lenkpersonal, der sich anfänglich mit Fahrern aus den süd-östlichen EU-Ländern kompensieren ließ. Aber jetzt ist auch bei den Nachbarn alles ausgeschöpft, die ihrerseits um Fahrer werben. Und weil ob der aussichtslosen Lage viele Unternehmen nicht mehr alle offenen Lenkerjobs dem AMS melden, haben wir es nicht auf die Mangelberufsliste geschafft“, führt Fahrner aus. „Deshalb freuen wir uns umso mehr, wenn die Initiative AMS-Driver quasi vor unserer Haustüre potenzielle Kandidaten anspricht.“

Das Konzept dahinter ist zwar simpel, aber äußerst attraktiv: Steirische Transportunternehmen mit Personalbedarf werden mit arbeitssuchenden

Personen, die an einer Berufskraftfahrer-Ausbildung interessiert sind, zusammengebracht. Findet man Gefallen aneinander, startet das Ausbildungsprogramm, maßgeschneidert auf den Bedarf des Güterbeförderungsunternehmens. Die Kurskosten werden dabei vom AMS übernommen, gedeckelt mit 4.500 Euro pro Auszubildenden. Nachdem der B-Führerschein vorausgesetzt wird, übernimmt das AMS den C- und E-Schein sowie die C95 ebenso wie im Bedarfsfall auch einen Kran- oder Staplerschein bzw. auch einen ADR-Schein. Parallel bezahlt der Betrieb pro Person und Ausbildungsmonat lediglich einen Unkostenbeitrag von 450 Euro.

„Langfristig erhalten die Personen eine überbetrieblich verwertbare Ausbildung und die Zusicherung einer konkreten Anstellung nach erfolgreich absolvierter Schulung“, sind sich die Initiatoren des Qualifizierungsprojekts, AMS-Landesgeschäftsführer Karl-Heinz Snobe, ÖGB- und vida-Landesvorsitzender Horst Schachner, vida-Landesgeschäftsführerin Michaela Göschl, Alfred Ferstl, der Obmann der Sparte Transport und Verkehr in der WKO Steiermark, die Geschäftsführerin der WKO-Fachgruppe Güterbeförderungsgewerbe Anja Krenn sowie Mark Perz, Vorstandsdirektor der Sparte Mobilität & Freizeit in der Holding Graz, einig.

Für das AMS übernimmt ein Koordinierungsbüro das Matching. Dennoch muss das Unternehmen im ersten Schritt den Personalbedarf

beim AMS melden. Das AMS meldet, wenn kein Berufskraftfahrer bzw. keine Berufskraftfahrerin aktiv in der Datenbank zur unmittelbaren Vermittlung zur Verfügung steht, dem Koordinierungsbüro den Bedarf. Im nächsten Schritt kontaktiert das Koordinierungsbüro den Betrieb und führt erste Beratungsgespräche. Dann werden Erstgespräche zwischen Betrieb und Ausbildungsinteressierten organisiert. Wenn das Unternehmen sich für eine Person entscheidet und diese sich bereit erklärt, nach der Schulung bei der Firma ein Dienstverhältnis zu beginnen, wird die konkrete Umsetzung der benötigten Qualifizierung ebenfalls vom Koordinierungsbüro abgewickelt.

Die Vorteile für Betriebe liegen auf der Hand:

- Die theoretische und praktische berufliche Ausbildung wird auf den Bedarf des Unternehmens zugeschnitten.
- Schulungswillige Personen und somit potenzielle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden dem Unternehmen vorgeschlagen.
- Das Unternehmen spart sich die Personalkosten während der Ausbildungszeit.
- Die Kurskosten werden vom AMS getragen.
- Die Organisation und Planung der Ausbildung wird vom SZF-Koordinierungsbüro gemacht.
- Im Idealfall haben Sie innerhalb von 4 Wochen, ab Ausbildungsbeginn eine neue Mitarbeiterin bzw. einen neuen Mitarbeiter.



Die zufriedenen Absolventen des ersten KT-Gütesiegelkurses: Ing. Manfred Bucher, Petra Pucher, Philipp Eger und Josef Mostegl (v.l. n. r.)

3 Kleintransporteure in der Steiermark greifen sich das KT-Gütesiegel

Im Oktober entschlossen sich 3 steirische Kleintransportunternehmen den Gütesiegelkurs am Wifi Graz zu absolvieren. Nur noch wenige Schritte, und die Fachgruppe Güterbeförderung hat ihre ersten drei Gütesiegelträger, die als seriöse Firmen aus der Transportgruppe herausstechen werden.

Wie bereits in der vorherigen Ausgabe der „Vollen Fahrt“ berichtet, gibt es in der Steiermark rund 500 Kleintransporteure. „Drei davon haben sich entschlossen Neuland zu betreten und den KT-Gütesiegelkurs im Oktober am Wifi Graz zu absolvieren“, freut sich Peter Fahrner, steirischer Fachgruppenobmann des Güterbeförderungsgewerbes. „Zwar ist es ein kleiner Anfang, aber die Wirkung für diese 3 ist enorm.“ Petra Bucher, Sprecherin der steirischen Kleintransporteure, und selbst Kurs-Absolventin und erste Gütesiegel-Trägerin, konkretisiert: „Mit dem Gütesiegel kann man sich erstmals nun auch in der Steiermark von dubiosen Umzugsfirmen, die mit Niedrigpreisen Kunden anlocken, um sie später bei der Endabrechnung mit hohen Zuschlägen abzuzocken, ab-

heben und seinem Auftraggeber Sicherheit bieten.“ Aufgrund des großartigen Feedbacks der 4 Kursbesucher – zwei von der gleichen Firma –, und auch wegen des Betreibens mehr Kleintransporteure für das KT-Gütesiegel zu gewinnen, wird es im Frühjahr 2022 wieder einen Kurs geben. „Wir wollen unbedingt noch mehr Gütesiegelträger“, betont Anja Krenn, Fachgruppengeschäftsführerin der steirischen Güterbeförderer. „Wir bekommen immer wieder Anfragen von Firmen und Privatpersonen, ob wir seriöse Unternehmungen empfehlen können. Bis dato war das aus DSGVO-Gründen nicht möglich, nun kann ich auf das Gütesiegel verweisen. Denn im Firmen A–Z sind künftig alle Kleintransporteure mit Auszeichnung sichtbar gemacht.“



Wie bekommt man das Gütesiegel?

Es müssen folgende Kriterien erfüllt werden:

- Kurs am Wifi für Chef bzw. Firmeninhaber oder Prokurist. Kursdauer 18 Stunden.
- Fahrsicherheitskurs mit praktischer Ladegutsicherung – auch der Inhaber, wenn er selbst fährt
- Eintragung der Verwendungsbestimmung 20 in den Zulassungsscheinen der für die Güterbeförderung zugelassenen Fahrzeuge
- Kein Fahrzeug unter Euro 4
- Keine offene Grundumlage bei der Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe in der WKO Steiermark
- Bestätigung vom Finanzamt und von der ÖGK (wenn Dienstnehmer vorhanden sind), dass keine Außenstände vorhanden sind

Wenn all diese Punkte erfüllt sind, kann bei der Fachgruppe in der Steiermark das Gütesiegel auf drei Jahre beantragt werden und berechtigt das „Tragen“ des Gütesiegels (Gütesiegel als Kfz-Beklebung und Version für Druck und Website werden von der Fachgruppe in der WKO Steiermark zur Verfügung gestellt). Die Gütesiegelträger werden auch explizit auf der Website als solche namhaft gemacht und sind auch im Firmen A–Z als solche gekennzeichnet.

Der Kurstermin im Frühjahr wird rechtzeitig per Newsletter und per Post an die Kleintransporteure bekannt gegeben.

Im Interview

Philipp Karl EGER, Josef MOSTEGL, Petra und Manfred BUCHER

Volle Fahrt: Weshalb haben Sie sich entschlossen, den Kurs zum Erwerb des KT-Gütesiegels zu machen?



Philipp Eger: Der ausschlaggebende Grund war, dass es immer mehr Firmen gibt, die sich, teils mit falschen Angaben oder Billigangeboten, Aufträge erschleichen. Mit dem Gütesiegel haben die Kunden die Möglichkeit, sich ein besseres Bild über die Firma zu machen, die sie beauftragen.

Josef Mostegl: Ich sehe diesen Kurs als Notwendigkeit meinen Kunden gegenüber.



Petra Bucher: Damit wir unseren Betrieb auszeichnen. Das Gütesiegel weist den Kunden unseren Qualitätsstandard aus und wir können uns dadurch von schwarzen Schafen aus der Branche abgrenzen.

Ing. Manfred Bucher: Uns war sehr wichtig, dass wir uns auch nach außen hin von Firmen abheben, die es mit den gesetzlichen Grundlagen, mit der Sicherheit der Mitarbeiter, mit dem Bezahlen der Abgaben usw.

nicht so genau nehmen wie wir. Unser gesamtes Team arbeitet sehr hart und wir möchten, dass dieses Qualitätsniveau auch nach außen hin für unsere Kunden transparent ist.

Volle Fahrt: Würden Sie den Kurs weiterempfehlen? Und wenn ja, warum?

Philipp Eger: Ja, damit es Firmen und Kriterien gibt, an denen sich die Kunden orientieren können, also eine Vertrauenssache für Kunden.

Josef Mostegl: Ja, unbedingt! Er wurde auf ganz hohem Niveau abgehalten und wirklich alle Mitwirkenden - Kursteilnehmer und Vortragende - haben davon profitiert.

Petra Bucher: Ich kann den Kurs nur empfehlen. Er ist sehr informativ und eine gute Möglichkeit sich in der Branche hervorzuheben und zu zeigen: Wir machen alles richtig und ordentlich. Der Kurs beinhaltet viele verschiedene Themenbereiche und es war zudem sehr interessant mit allen Vortragenden aus den verschiedenen Fachrichtungen zu diskutieren. Die Voraussetzungen für den Erhalt des Gütesiegels, wie keine Rückstände bei Finanzamt und ÖGK oder die Anmeldung der Fahrzeuge in der Verwendungsgruppe Beförderung von Gütern, sind in unserem Betrieb alle erfüllt.

Ing. Manfred Bucher: Ich empfehle den Kurs dringend weiter. Man lernt immer etwas dazu, und wir konnten von jedem Vortragenden mindestens einen Punkt mitnehmen und umsetzen. Abgesehen davon, dass Weiterbildung wichtig ist, bekommt man hier zahlreiche Informationen, die für alle aus der Branche von großer Bedeutung sind.

Ergebnisse der KV-Verhandlungen:

Angestellte (Konzessioniertes Güterbeförderungsgewerbe/Kleintransportgewerbe)

Die KV-Gehälter werden für 2022/2023/2024 laut untenstehen- der Tabelle angepasst.

denfalls darf die Position 1a im Jahr 2024 in der Höhe von 1.700 Euro nicht unterschritten werden.

Die Kollektivvertragsparteien legen fest, dass die durchschnittliche Er- höhung für das Jahr 2024 maximal 0,5 % (nach oben oder nach unten) vom durchschnittlichen VPI (Okt. 2022 – Sept. 2023) abweichen darf, ansonsten werden Verhandlungen über Gehaltsanpassung geführt. Je- denfalls darf die Position 1a im Jahr 2024 in der Höhe von 1.700 Euro nicht unterschritten werden.

Die Änderungen treten mit Wirkung des 1. Jänner des jeweiligen Jahres in Kraft.

Weitere Vereinbarungen:
Die Kollektivvertragsparteien ver- einbaren für den Sommer 2022 Ge- spräche, um einen Reformprozess zur Weiterentwicklung des Kollektivver- trags einzuleiten.

ACHTUNG:
Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass es sich hierbei um eine Vorab- information handelt. Sämtliche Än- derungen treten erst mit beidseitiger Unterschrift und entsprechender Hinterlegung des Kollektivvertrages in Kraft.

BG	2021	01.01.2022			01.01.2023			01.01.2024		
		Erhöhung		% Erhöhung	Erhöhung		% Erhöhung	Erhöhung		% Erhöhung
1a)	€ 1 522,05	€ 77,95	€ 1 600,00	5,1%	€ 60,00	€ 1 660,00	3,8%	€ 40,00	€ 1 700,00	2,4%
1b)	€ 1 563,56	€ 76,44	€ 1 640,00	4,9%	€ 65,00	€ 1 705,00	4,0%	€ 45,00	€ 1 750,00	2,6%
1c)	€ 1 595,51	€ 74,49	€ 1 670,00	4,7%	€ 75,00	€ 1 745,00	4,5%	€ 55,00	€ 1 800,00	3,2%
2a)	€ 1 571,92	€ 78,08	€ 1 650,00	5,0%	€ 60,00	€ 1 710,00	3,6%	€ 40,00	€ 1 750,00	2,3%
2b)	€ 1 605,22	€ 94,78	€ 1 700,00	5,9%	€ 60,00	€ 1 760,00	3,5%	€ 40,00	€ 1 800,00	2,3%
2c)	€ 1 763,17	€ 61,83	€ 1 825,00	3,5%	€ 75,00	€ 1 900,00	4,1%	€ 50,00	€ 1 950,00	2,6%
3a)	€ 1 596,19	€ 68,81	€ 1 665,00	4,3%	€ 80,00	€ 1 745,00	4,8%	€ 55,00	€ 1 800,00	3,2%
3b)	€ 1 766,38	€ 43,62	€ 1 810,00	2,5%	€ 55,00	€ 1 865,00	3,0%	€ 35,00	€ 1 900,00	1,9%
3c)	€ 1 964,79	€ 45,21	€ 2 010,00	2,3%	€ 80,00	€ 2 090,00	4,0%	€ 60,00	€ 2 150,00	2,9%
4 a)	€ 1 810,41	€ 39,59	€ 1 850,00	2,2%	€ 60,00	€ 1 910,00	3,2%	€ 40,00	€ 1 950,00	2,1%
4 b)	€ 1 872,88	€ 42,12	€ 1 915,00	2,2%	€ 65,00	€ 1 980,00	3,4%	€ 45,00	€ 2 025,00	2,3%
4 c)	€ 2 186,91	€ 48,09	€ 2 235,00	2,2%	€ 70,00	€ 2 305,00	3,1%	€ 45,00	€ 2 350,00	2,0%
MW o. KT	€ 1 734,92	€ 62,58	€ 1 797,50	3,6%	€ 67,08	€ 1 864,58	3,7%	€ 45,83	€ 1 910,42	2,5%



Arbeiter (Konzessioniertes Güterbeförderungsgewerbe)

Im Rahmen der KV-Verhandlungen vom 9. November 2021 für das Güterbeförderungsgewerbe (konzessioniert – Arbeiter) konnte mit der Gewerkschaft VIDA folgendes Ergebnis erzielt werden:

Lohnrechtliche Vereinbarungen:		
Die KV-Löhne werden für die Jahre 2022/2023/2024 wie folgt angepasst:		
ab 01.01.2022	ab 01.01.2023	ab 01.01.2024
+ 4,96 %	VPI* + 0,5 %	VPI* + 0,5 %

(*lt Statistik Austria)

Der KV-Erhöhung

- ab 01.01.2023 wird der VPI-Beobachtungszeitraum vom 1. Oktober 2021 – 30. September 2022
- ab 01.01.2024 wird der VPI-Beobachtungszeitraum vom 1. Oktober 2022 – 30. September 2023 zu Grunde gelegt.

Die Änderungen treten mit Wirkung des 1. Jänner des jeweiligen Jahres in Kraft.

Rahmenrechtliche Vereinbarungen:

- Artikel V – Normalarbeitszeit, Ruhepausen**
Änderung:
Punkt 3. Beträgt die Gesamtdauer der Tagesarbeitszeit mehr als sechs Stunden, so ist die Arbeitszeit durch eine unbezahlte Ruhepause gemäß §§ 11 bzw. 13c Arbeitszeitgesetz zu unterbrechen.
Alle anderen Unterbrechungen der Arbeitszeit sind unzulässig, ausge- nommen Unterbrechungen gemäß Artikel VI a Ziffer 8b.
- Artikel V – Verlängerung der täglichen Normalarbeitszeit**
Änderung:
Artikel V, Punkt 1.: „Die regelmäßige wöchentliche Normalarbeitszeit be- trägt 40 Stunden. Die tägliche Nor- malarbeitszeit kann gemäß § 4 Ab-

satz 1 Arbeitszeitgesetz auf bis zu 10 Stunden ausgedehnt werden.“

- Artikel V –**
Durchrechnung der Normalar- beitszeit gemäß Punkt 3 des Ar- beitgeberforderungsschreibens
Änderung:
Einfügung neue Ziffer 5 in Artikel 5: 5. Durchrechnung der Normalar- beitszeit
„Die wöchentliche Normalarbeits- zeit kann in einzelnen Wochen eines Durchrechnungszeitraumes von 26 Wochen auf höchstens 48 Stunden ausgedehnt werden, wenn innerhalb dieses Durchrechnungszeitraumes die wöchentliche Normalarbeitszeit 40 Stunden nicht überschreitet. Die tägliche Normalarbeitszeit beträgt maximal 10 Stunden.
Die Dauer der wöchentlichen Nor- malarbeitszeit im Durchrechnungs- zeitraum ist im Vorhinein zu ver- einbaren. Änderungen, die sich aus den jeweiligen Betriebserfordernissen

oder aus der Bedachtnahme auf die Interessen der Arbeitnehmer ergeben, sind rechtzeitig vorher zu vereinba- ren.
Der zur Erreichung der durchschnitt- lichen Arbeitszeit im Durchrech- nungszeitraum erforderliche Zeitaus- gleich ist unter Berücksichtigung der jeweiligen Betriebserfordernisse und unter Bedachtnahme auf die Interes- sen der Arbeitnehmer zu vereinbaren. Für bei Beendigung des Arbeitsver- hältnisses bestehende Guthaben an Normalarbeitszeit gebührt kein Zu- schlag.“

 - Artikel XI**
redaktionelle Anpassung:
Die gesetzliche Angleichungsrege- lung der Kündigungsfristen (§ 1159 ABGB) ist erst mit 1. Oktober 2021 in Kraft getreten.
Das derzeit im KV-Text angegebene Datum 1. Juli 2021 müsste daher auf 1. Oktober 2021 ausgebessert wer- den.

Rahmenrechtliche Verbesserungen

KV Arbeiter (konzessioniert)
Darstellung anhand von Anwendungsbeispielen

• **Änderung:**
Artikel V, Punkt 1.: „Die regelmäßige wöchentliche Normalarbeitszeit beträgt 40 Stunden. Die tägliche Normalarbeitszeit kann gemäß § 4 Absatz 1 Arbeitszeitgesetz auf bis zu 10 Stunden ausgedehnt werden.“

• **Erklärung:**
Die bisherige Regelung sah eine tägliche Normalarbeitszeit von 8 Stunden vor. Gemäß § 4 Absatz 1 Arbeitszeitgesetz kann der Kollektivvertrag eine tägliche Normalarbeitszeit von bis zu zehn Stunden zulassen. Die Umsetzung dieser gesetzlichen Möglichkeit einer Flexibilisierung der täglichen Normalarbeitszeit ermöglicht sowohl eine den betrieblichen Erfordernissen einerseits und den Wünschen der Arbeitnehmer andererseits angepasste Verteilung der wöchentlichen Normalarbeitszeit. Der Abschluss dieser KV-Bestimmung ermöglicht eine tägliche Normalarbeitszeit von 10 Stunden, ohne dass Überstunden vorliegen. Bisher lag ab der 8. Stunde jedenfalls Überstundenarbeit vor (sofern nicht schon bisher die gesetzlichen Möglichkeiten einer Verlängerung der täglichen Normalarbeitszeit ohne Notwendigkeit einer kollektivvertraglichen Zulassungsnorm auf 9 Stunden oder 10 Stunden genutzt wurden – siehe dazu bereits § 4 Absatz 2 sowie § 4 Absatz 8 AZG).

§ 4 Absatz 2 AZG: Zur Erreichung einer längeren Freizeit, die mit der wöchentlichen Ruhezeit oder einer Ruhezeit gemäß § 12 zusammenhängen muss, kann die Normalarbeits-

zeit an einzelnen Tagen regelmäßig gekürzt und die ausfallende Normalarbeitszeit auf die übrigen Tage der Woche verteilt werden. Die Betriebsvereinbarung, für Arbeitnehmer in Betrieben, in denen kein Betriebsrat errichtet ist, das Arbeitsinspektorat, kann eine andere ungleichmäßige Verteilung der Normalarbeitszeit innerhalb der Woche zulassen, soweit dies die Art des Betriebes erfordert. Die tägliche Normalarbeitszeit darf neun Stunden nicht überschreiten.

§ 4 Absatz 8 AZG: (8) Die Betriebsvereinbarung kann eine tägliche Normalarbeitszeit von bis zu zehn Stunden zulassen, wenn die gesamte Wochenarbeitszeit regelmäßig auf vier Tage verteilt wird. In Betrieben, in denen kein Betriebsrat errichtet

ist, kann eine solche Arbeitszeitverteilung schriftlich vereinbart werden.

Allgemeine Anmerkung:
Dieses Modell kann auch betrieblich in Einzelwochen genutzt werden, ohne dass der einzelne Arbeitnehmer in die Durchrechnung der NAZ (Modell siehe weiter unten) einbezogen wird.

Das Modell eignet sich daher also für Fälle, wo nicht regelmäßig und geplant über einen längeren (Durchrechnungs)zeitraum flexibel gearbeitet werden soll, sondern wo nur in Einzelfällen und an einzelnen Tagen ein verstärkter Arbeitsbedarf besteht und wo die Mehrarbeit in derselben Woche wieder durch Minderarbeit ausgeglichen wird.

Beispiel im Detail einer Einzelwoche

Bisher (am Beispiel eines einzelnen Arbeitstages):

MO
10 Stunden
8 Nst*, 2 Üst*

Normalarbeitszeit (NAZ): 8 h
Üst: 2h (weil an diesem Tag die täglich zulässige NAZ von 8h um 2h überschritten wird)
* Nst = Normalstunde, Üst = Überstunde

Neu:

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
10	6	8	10	6	RZ	RZ
10 Nst (= 2h MA*)	6 Nst (=2h ZA für MO)	8 Nst	10 Nst (= 2h „ MA*)	6 Nst (=2h ZA* für DO)	RZ	RZ

Wochenarbeitszeit: 40 Stunden
NAZ: 40h
Üst: 0h
*MA = Mehrarbeit; ZA = Zeitausgleich
Anmerkung: 10-Stunden-Tage gelten nun als Normalarbeitszeittage (bei entsprechender Verteilung der wöchentlichen Normalarbeitszeit, sodass die 40-Stunden-Grenze nicht überschritten wird)

Achtung: bei folgender Verteilung liegen trotzdem Überstunden vor, weil die 40-Stunden-Normalarbeitszeit-Grenze überschritten wird (diese darf nur im Rahmen des Durchrechnungsmodells überschritten werden)

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	Wochenarbeitszeit
10	8	8	10	8	RZ	RZ	44
10 Nst	8 Nst	8 Nst	10 Nst	8 Nst	RZ	RZ	

In diesem Fall liegen in dieser Woche trotzdem 4 Überstunden vor, weil die Wochenarbeitszeit 44h beträgt, daher:
NAZ: 40h
Üst: 4h

• **Änderung:**
Einfügung neue Ziffer 5 in Artikel 5:
5. Durchrechnung der Normalarbeitszeit
Die wöchentliche Normalarbeitszeit kann in einzelnen Wochen eines Durchrechnungszeitraumes von 26 Wochen auf höchstens 48 Stunden ausgedehnt werden, wenn innerhalb dieses Durchrechnungszeitraumes die wöchentliche Normalarbeitszeit 40 Stunden nicht überschreitet. Die tägliche Normalarbeitszeit beträgt maximal 10 Stunden.
Die Dauer der wöchentlichen Normalarbeitszeit im Durchrechnungszeitraum ist im Vorhinein zu vereinbaren. Änderungen, die sich aus den jeweiligen Betriebserfordernissen oder aus der Bedachtnahme auf die Interessen der Arbeitnehmer ergeben, sind rechtzeitig vorher zu vereinbaren.

Der zur Erreichung der durchschnittlichen Arbeitszeit im Durchrechnungszeitraum erforderliche Zeitausgleich ist unter Berücksichtigung der jeweiligen Betriebserfordernisse und unter Bedachtnahme auf die Interessen der Arbeitnehmer zu vereinbaren. Für bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses bestehende Guthaben an Normalarbeitszeit gebührt kein Zuschlag.“

• **Erklärung:**
Gemäß § 4 Absatz 6 Arbeitszeitge-

setz kann durch Kollektivvertrag zugelassen werden, dass in einzelnen Wochen die Arbeitszeit ausgedehnt wird, wenn innerhalb eines im Kollektivvertrag definierten Durchrechnungszeitraumes die wöchentliche Arbeitszeit im Durchschnitt 40 Stunden (bzw. die im Kollektivvertrag festgelegte Normalarbeitszeit) nicht überschreitet. Diese Regelung trägt ebenfalls zu einer weiteren Flexibilisierung der Arbeitszeit bei. Bisher waren die Arbeitgeber verpflichtet,

den vereinbarten Lohn auf Basis der vereinbarten Normalarbeitszeit auszus zahlen, auch wenn der Arbeitnehmer weniger Stunden eingesetzt wurde. Andererseits lag ab der 40. Stunde Überstundenarbeit vor und war ein entsprechender Überstundenzuschlag auszus zahlen. Durch die neue Regelung können innerhalb der obigen Grenzen Wochen mit mehr als 40 Stunden durch Wochen mit weniger als 40 Stunden ausgeglichen werden.

Beispiel allgemein:

Woche	Stunden	Regelung alt	Regelung neu
1	35	• voller Lohn	• voller Lohn • Ausgleich Minusstunden mit Mehrstunden in Woche 2
2	45	• voller Lohn • + 5 Überstunden	• 5 Mehrstunden gelten nicht als Überstunden (Ausgleich Minusstunden Woche 1)

Vorsicht - Die Lage bzw. zeitliche Fixierung des DRZ muss mit den betreffenden Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmern einzelvertraglich festgelegt werden, weil andernfalls die Durchrechnung unwirksam ist und bei Überschreitung von 8/40 zu entsprechenden Überstunden führt.

Bezahlung:
Für die Frage der Bezahlung ist die Durchrechnung so zu behandeln, dass im gesamten DRZ jeweils das Durchschnittsentgelt zu bezahlen ist (dh, für jede Woche wird das Normalarbeitszeitentgelt für 40 Stunden bezahlt, unabhängig davon, ob es sich um eine kurze oder eine lange Woche handelt.

Mögliche Beispiele für die Verteilung der wöchentlichen NAZ im DRZ von 26 Wochen und für die Einhaltung des 40-Stunden-Durchschnittes:

48 Stunden

32 Stunden

Kombination zulässig 13 mal im DRZ (13 x 2 Wochen = 26 Wochen)
Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 40 Stunden

48 Stunden

32 Stunden

40 Stunden

40 Stunden

40 Stunden

Kombination zulässig 5 mal im DRZ plus 1 mal 40-Stunden-Woche (5 x 5 Wochen + 1 Woche = 26 Wochen)
Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 40 Stunden

48 Stunden

32 Stunden

48 Stunden

32 Stunden

40 Stunden

Kombination zulässig 5 mal im DRZ plus 1 mal 40-Stunden-Woche (5 x 5 Wochen + 1 Woche = 26 Wochen)
Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 40 Stunden

Mögliche Beispiele für die Verteilung der wöchentlichen NAZ im DRZ von 26 Wochen und für die Einhaltung des 40-Stunden-Durchschnittes:

48 Stunden

32 Stunden

40 Stunden

48 Stunden

32 Stunden

Kombination zulässig 5 mal im DRZ plus 1 mal 40-Stunden-Woche (5 x 5 Wochen + 1 Woche = 26 Wochen)
Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 40 Stunden

Mögliches Beispiel für die Verteilung der wöchentlichen NAZ im DRZ von 26 Wochen und für die Einhaltung des 40-Stunden-Durchschnittes zum Ausgleich von saisonalen Schwankungen (zB im Bereich Bau).

Durchrechnungszeitraum 1		Durchrechnungszeitraum 2	
26 Wochen Durchrechnungszeitraum		26 Wochen Durchrechnungszeitraum	
KW 5 - KW 30		KW 31 - KW 4	
KW	Stunden	KW	Stunden
5-7	0	31-50	48
8-9	20	51	40
10	40	52-1	20
11-30	48	2-4	0

Vorsicht

Die Lage bzw. zeitliche Fixierung des DRZ muss mit den betreffenden Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmern einzelvertraglich festgelegt werden, weil andernfalls die Durchrechnung unwirksam ist und bei Überschreitung von 8/40 zu entsprechenden Überstunden führt.

Bezahlung

Für die Frage der Bezahlung ist die Durchrechnung so zu behandeln, dass im gesamten DRZ jeweils das Durchschnittsentgelt zu bezahlen ist (d.h. für jede Woche wird das Nor-

malarbeitszeitentgelt für 40 Stunden bezahlt, unabhängig davon, ob es sich um eine kurze oder eine lange Woche handelt.

Überstunden

Jede Überschreitung der täglichen Arbeitszeit von 10 Stunden sowie der Wochenarbeitszeit von 48 Stunden stellt Überstundenarbeit dar und ist mit dem entsprechenden Überstundenzuschlag zu entlohnen (Der Zuschlag beträgt grundsätzlich 50 %, für Nachtüberstunden zwischen 20:00 Uhr und 5:00 Uhr

jedoch 100 %)! Solche Überstunden sind von vornherein aus dem DRZ auszuklammern, in einem separaten „Überstunden-Topf“ zu sammeln und grundsätzlich gemeinsam mit der jeweiligen Lohnabrechnung auszus zahlen. Gleiches hat mit am Ende des DRZ bestehenden Zeitüberhängen zu geschehen, die infolge der Nichteinhaltung des 40-Stunden-Schnitts zu Überstunden werden und am Ende des DRZ mit der folgenden Lohnabrechnung als Überstunden auszus zahlen sind.

Vorteil

Durchrechnung gegenüber der (bisherigen) fixen wöchentlichen NAZ von 40 Stunden:

- In Wochen mit weniger als 40 Stunden muss die Bezahlung nicht auf 40 Stunden aufgefüllt werden (dies war bisher der Fall).
- In Wochen mit mehr als 40 Stunden (in der Bandbreite bis 48 Stunden) fallen keine Überstunden an, wenn nicht an einzelnen Tagen mehr als 10 Stunden gearbeitet wird.

Kein Flexibilisierungspotenzial

Wenn regelmäßig über die Tages- und Wochengrenzen hinaus Überstunden geleistet werden (z. B. zahlreiche Wochen mit 12 Stunden Tagesarbeitszeit und 60 Stunden Wochenarbeitszeit – v. a. ist in diesen Fällen dann zusätzlich auch noch die Regelung über die Durchrechnung der Höchstarbeitszeit gemäß Artikel VIa Ziffer 2 des Kollektivvertrages zu beachten).

Arbeiter (Kleintransportgewerbe)

Hier die wesentlichen Ergebnisse der KV-Verhandlungen im Kleintransportgewerbe Arbeiter

Lohnrechtlich:

Die KV-Gehälter werden für die Jahre 2022/2023/2024 lt. wie folgt angepasst:
Ab 01.01.2022: 4,5 %
Ab 01.01.2023: 3,5 %
Ab 01.01.2024: 2,5 %

Die Kollektivvertragsparteien legen fest, dass die vereinbarte Erhöhung von 2,5 % für das Jahr 2024 maximal 0,5 % (nach oben oder nach unten) vom durchschnittlichen VPI lt.

Statistik Austria (Okt. 2022 – Sept. 2023) abweichen darf, ansonsten werden Verhandlungen über Gehaltsanpassungen geführt. Jedenfalls darf die Position a) im Jahr 2024 den Wert in Höhe von 1.700 Euro nicht unterschreiten.

Rahmenrechtliche Vereinbarungen:

- Verlängerung der Normalarbeitszeit von 8 auf 10 Stunden
- Durchrechnung der Normalarbeitszeit
- Ausdehnung der Dauer der Betriebszugehörigkeit von mindestens 4 Wochen auf mindestens 3 Monate für Ansprüche auf Fort-

zahlung des Lohnes bei Arbeitsverhinderung.

- Artikel IX „Arbeiten an Samstagen, Sonn- und Feiertagsarbeit, Ruhetag“ als unbefristete Bestimmung, mit der Option die Zuschläge auch in Freizeit abzugelten, wenn dies vom Arbeitnehmer verlangt wird.

ACHTUNG:

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



Foto: Thomas Reimer/Fotolia.com

Übergangsregelung: Kennzeichentafeln mit neuer mikroprismatischer Folie

In Anlage 5e der KDV wurde die Grundlage für weiße Kennzeichentafeln mit einer neuen mikroprismatischen Folie geschaffen. Seit 1. November 2021 werden weiße Kennzeichentafeln mit dieser neuen Folie hergestellt.

Um zu vermeiden, dass bereits hergestellte Kennzeichentafeln vernichtet werden müssen, wurde eine Übergangsbestimmung geschaffen, wonach weiße Kennzeichentafeln, die nicht der Anlage 5e in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 161/2021 entsprechen, weiterhin ausgegeben und verwendet werden dürfen.

Diese Übergangsbestimmung erlaubt

- den Zulassungsstellen die Ausfolgung von weißen Kennzeichentafeln mit herkömmlicher Folie bis längstens Ende April 2022 und
- den Herstellern Kennzeichentafeln mit herkömmlicher Folie bis längstens Ende April 2022 zu versenden.

Durch diese Übergangsbestimmung soll vermieden werden, dass große Rückstände an herkömmlichen Folien übrig bleiben und entsorgt werden müssen. Details sind dem Erlass zu entnehmen.

 **Bundesministerium**
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

bmk.gv.at

BMK - IV/ST1 (Kraftfahrwesen)
st1@bmk.gv.at

Dr. Wilhelm Kast
Sachbearbeiter/in

wilhelm.kast@bmk.gv.at
+43 (1) 71162 65 5317
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2021-0.623.573

Wien, am 24. September 2021

Kennzeichentafeln mit neuer mikroprismatischer Folie; Übergangsregelung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit der 68. KDV-Novelle, BGBl. II Nr. 161/2021, wurde in der Anlage 5e der KDV die Grundlage für weiße Kennzeichentafeln mit neuer mikroprismatischer Folie geschaffen. Diese Neuregelungen treten mit 1. November 2021 in Kraft und ab diesem Zeitpunkt können dann weiße Kennzeichentafeln mit dieser Folie hergestellt werden.

Um zu vermeiden, dass bereits hergestellte Kennzeichentafeln vernichtet werden müssen, wurde in § 69 Abs. 40 KDV eine Übergangsbestimmung geschaffen, wonach weiße Kennzeichentafeln, die nicht der Anlage 5e in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 161/2021 entsprechen, weiterhin ausgegeben und verwendet werden dürfen.

Diese Übergangsbestimmung betrifft

- einerseits Zulassungsstellen (Behörden) und erlaubt weiterhin die Ausfolgung von weißen Kennzeichentafeln mit herkömmlicher Folie,
- andererseits aber auch die Hersteller von Kennzeichentafeln. Diese dürfen auch weiterhin Kennzeichentafeln mit herkömmlicher Folie versenden.

Da durch diese Übergangsbestimmung vermieden werden soll, dass große Rückstände an herkömmlichen Folien übrig bleiben und entsorgt werden müssen, erscheint es aus Sicht des BMK vertretbar, wenn von den Kennzeichentafelherstellern noch für eine Frist von sechs Monaten ab 1. November 2021, somit bis spätestens Ende April 2022, weiße Kennzeichentafeln weiterhin auch mit herkömmlicher Folie versendet und in weiterer Folge von den Zulassungsstellen ausgegeben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Bundesministerin:
Dr. Wilhelm Kast


	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
	Datum	2021-09-24T09:46:10+02:00
	Seriennummer	1871969199
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-05,OU=a-sign-corporate-05,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronisch Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/

Foto: © Thut Images/Fotolia.com



AWG-Novelle

Am 13. Oktober wurde im Ministerrat die AWG-Novelle beschlossen. Nachfolgend die Eckpunkte dieser Novelle:

Die Regelung zur Mehrwegquote sieht Folgendes vor:

- Jeder Letztvertreiber im Lebensmittel Einzelhandel hat
 - ab dem 1. Jänner 2024 in mindestens 35 % seiner Verkaufsstellen über 400 m²,
 - ab dem 1. Jänner 2025 in mindestens 90 % seiner Verkaufsstellen über 400 m²
 - und längstens mit Ablauf des Kalenderjahres 2025 in allen Verkaufsstellen über 400 m² Getränke in Mehrwegverpackungen anzubieten.
 - Dies gilt auch für den Vertrieb über Fernabsatz.

Betroffene Getränke-kategorien

- Bier (einschließlich alkoholfreiem Bier und Biermischgetränke),
- Wässer (Mineralwasser, Tafelwasser, Sodawasser und sonstiges abgefülltes Wasser; ohne Aromatisierung),
- Saft (Fruchtsaft, Gemüsesaft und Nektar),
- alkoholfreie Erfrischungsgetränke (Limonaden, aromatisiertes Wasser, Frucht- und Gemüsesaftgetränke, isotonische Getränke, Energydrinks, Getränke auf Teebasis wie Eistee, Kombucha, Milch auf pflanzlicher Basis wie Sojamilch oder Haferdrink, Molkegetränke und Malzgetränke) und
- Milch (Kuh-, Schaf-, Ziegenmilch, sämtliche Fettgehalte; ausgenommen haltbare Kon-



summilch d.h. ultrahoch erhitze Milch).

Zusätzlich sind folgende alternative Quoten (entweder die Angebotsquote oder die Abgabenquote) zu erfüllen:

Angebotsquote

- Bier 15 %
 - Wässer 15 %
 - Saft 10 %
 - alkoholfreie Erfrischungsgetränke 10 %
 - Milch 10 %
- der insgesamt angebotenen Artikel je Getränke-segment

☐ nicht einbezogen in die Berechnung der Mehrwegquote werden Wässer, Saft und alkoholfreie Erfrischungsgetränke in Kunststoffgetränkeflaschen oder Dosen bis einschließlich 0,5 l, da diese dem Einwegpfand unterliegen.

Abgabenquote

- ab 2024 insgesamt über alle Getränke-kategorien 25 % des Volumens in Mehrwegverpackungen abgibt.

Die Regelung zu Einweg sieht Folgendes vor:

- ab 1. Jänner 2025 ist für Einweggetränkeverpackungen aus Kunststoff oder Metall ein Pfand einzuhoben;
- nähere Bestimmungen zur Aus-

gestaltung im Wege einer Verordnung von BMK und BMDW.

Es ist der WKO gelungen im Vorfeld noch einige kritische Punkte zu entschärfen und damit die Novelle praxistauglicher zu gestalten.

Diese Punkte sind z. B.:

- die Mengenschwelle für Abfalltransport mit der Bahn oder ähnlich klimafreundliche Transportmittel wurde auf 10 Tonnen gehoben (im Begutachtungsentwurf waren es drei Tonnen);
- zu Abfallende gibt es nun in den Erläuterungen praxistaugliche Beispiele und Auslegungen;
- statt der Förderung zur Vorbereitung zur Wiederverwendung mit 5 % Lizenzgeld im EAG Bereich insbesondere für ökosoziale Betriebe wird nun der Förderbeitrag für Abfallvermeidungsprojekte und Wiederverwendungstätigkeiten über die Lizenzentgelte gestaffelt (ab 2024 2,5 % und ab 2026 4,5 %) erhöht und auch für andere Systeme;
- alle Änderungen bzgl. Parteistellung und nachträgliches Überprüfungsrecht gem. § 42 wurden ersatzlos gestrichen;
- das Verbot zum Import von bestimmten Abfällen zur Deponierung wurde in unserem Sinne praxistauglicher gestaltet.

Nähere Unterlagen dazu finden Sie unter folgendem Link: <https://tinyurl.com/mr3zte4u>



Neufassung der Information zur korrekten Einstufung von Altkabeln im Fall der grenzüberschreitenden Verbringung

Das BMK bietet eine Neufassung der Information zur korrekten Einstufung von Kabelabfällen, Kabelschälresten und Filterstäuben aus der Kabelaufbereitung.

Die Neufassung des Schreibens ersetzt die bisherige Information des BMK, die am 2. August 2021 mit der Geschäftszahl 2021-0.541.474 versandt wurde.

Aufgrund der Stellungnahmen zum ersten Informationsschreiben, fand Ende August ein Treffen der betroffenen Wirtschaftsvertreter (WKO, VOEB, VDM) und dem BMK statt. Die Neufassung ist das Ergebnis dieses Gesprächs.

Positiv ist, dass für die Sammlung und Behandlung von Kabelabfällen weiterhin die nicht gefährliche SN 35314 verwendet werden kann. Allerdings sind Kabelschälreste in Hinblick a priori als gefährlicher Abfall einzustufen.

Auszüge aus dem Schreiben: Bis zum Vorliegen und der Evaluie-


runge weiterer Untersuchungs- und Analyseergebnisse durch das BMK betreffend Altkabel aus dem Abbruch, der Abfallsammlung oder sonstiger Verwendung, ist die **Sammlung und Behandlung von Kabelabfällen als Abfall der Schlüsselnummer 35314 weiterhin zulässig**, falls nicht auf Grund des definitiven Vorliegens gefährlicher Eigenschaften eine Zuordnung zu den Schlüsselnummern 35314 77 g: Kabel, gefährlich kontaminiert oder 35342 g: Kabel mit gefährlichen Isolierstoffen (Teer, Öl u. dgl.) erforderlich ist.

Bei **Kabelabfällen aus aktueller Produktion** in der EU ist davon auszugehen, dass **diese regelmäßig keine gefährlichen Eigenschaften aufweisen**, da seit dem 22. Juli 2019 (lt. RoHS – Richtlinie 2015/863) in Kabeln DEHP nur mehr in einer sehr geringen Konzentration enthalten sein darf und schon seit 2016 keine Blei-Stabilisatoren mehr verwendet werden dürfen.

Die grenzüberschreitende Verbringung von allen anderen Ka-

belabfällen, die nicht nachweislich aus aktueller Produktion in der EU stammen, wie insbesondere Altkabeln aus dem Abbruch, sonstigen bereits verwendeten Kabeln, Kabeln aus der Abfallsammlung oder Kabeln nicht geklärter Herkunft sowie von Kabelschälresten und Filterstäuben, **unterliegt jedenfalls auf Grund der mit derartigen Abfällen verbundenen erhöhten Risiken dem Verfahren der schriftlichen Notifizierung und Zustimmung**, außer es liegen bereits vor Beginn der Verbringung aktuelle Analysen für den jeweiligen Einzeltransport vor, durch die der Nachweis der Nichtgefährlichkeit sowie des Nichtvorliegens von POPs über dem Grenzwert gemäß Anhang IV der EU-POP-VO erbracht wird.

Fraktionen aus der Kabelaufbereitung wie Kabelschälreste oder Filterstäube aus der Kabelaufbereitung sind aufgrund der Belastungen mit Phthalaten, ggf. Schwermetallen und allenfalls POPs jedenfalls **a priori als gefährlicher Abfall einzustufen**,[...].

 **Bundesministerium**
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Wirtschaftskammer Österreich
Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik
sowie
Fachverband Entsorgungs- und Ressourcen-
management
Wiedner Hauptstraße 63
1045 Wien

Geschäftszahl: 2021-0.613.618

**Neufassung der Information zur korrekten Einstufung von Altkabeln im
Fall der grenzüberschreitenden Verbringung**

Dieses Schreiben ersetzt die ho. Information vom 2. August 2021, Geschäftszahl: 2021- 0.541.474, zur korrekten Einstufung von Altkabeln.

Zur Einstufung und grenzüberschreitenden Verbringung von Kabelabfällen, Kabelschälresten und Filterstäuben aus der Kabelaufbereitung wird Folgendes mitgeteilt:

Dem BMK liegen Untersuchungsergebnisse betreffend unterschiedlicher Fraktionen von Altkabeln sowie Kabelschälresten und Filterstäuben vor, aus denen hervorgeht, dass die untersuchten Altkabel aus dem Abbruch oder der Abfallsammlung eine Belastung mit gefährlichen Stoffen in einem Ausmaß aufweisen können, welches eine Einstufung als gefährlicher Abfall erforderlich macht.

Diese Analysenergebnisse zeigten eine deutliche Überschreitung der Grenzwerte für reproduktionstoxische Phthalate wie DEHP (reproduktionstoxisch ab 0,3%) sowie für Schwermetalle [insb. Blei – stammend von Bleiverbindungen in der Kunststoffmatrix (Stabilisatoren) oder auch Blei in nicht massiver Form (stammend z.B. von Leitermaterial, Steckern oder Lötstellen) – reproduktionstoxisch ab 0,3%; Blei und Bleiverbindungen – gewässergefährdend ab 0,25%]. Die Phthalate stammen zumeist aus dem Anteil an PVC, wurden aber auch in anderen Kunststoffen verwendet.

Bis zum Vorliegen und der Evaluierung weiterer Untersuchungs- und Analyseergebnisse durch das BMK betreffend Altkabel aus dem Ab-

bruch, der Abfallsammlung oder sonstiger Verwendung, ist die Sammlung und Behandlung von Kabelabfällen als Abfall der Schlüsselnummer 35314 weiterhin zulässig, falls nicht auf Grund des definitiven Vorliegens gefahrenrelevanter Eigenschaften eine Zuordnung zu den Schlüsselnummern 35314 77 g: *Kabel, gefährlich kontaminiert* oder 35342 g: *Kabel mit gefährlichen Isolierstoffen (Teer, Öl u. dgl.)* erforderlich ist.

Nach Abschluss der Evaluierung und der Prüfung, ob eine Änderung der Abfallverzeichnisverordnung in Hinblick auf die Festlegung zusätzlicher Schlüsselnummern für (gefährliche) Kabelabfälle bzw. die Festlegung bestimmter Vorgaben für die Behandlung von Kabelabfällen, Schälresten sowie anfallenden Filterstäuben in

bmk.gv.at

BMK - V/SL (Sektion V - Umwelt und Kreislaufwirtschaft)
v-sl@bmk.gv.at

Mag. Gernot Lorenz
Sachbearbeiter/in

Gernot.Lorenz@bmk.gv.at
+43 (1) 71162 613508
Postanschrift: Postfach 202, 1000 Wien
Büroanschrift: Stubenbastei 5, 1010 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu richten.

Wien, 17. September 2021

der Abfallbehandlungspflichtenverordnung für notwendig erachtet wird, wird eine neuerliche Information erfolgen.

Bei Kabelabfällen aus aktueller Produktion in der EU ist davon auszugehen, dass diese regelmäßig keine gefahrenrelevanten Eigenschaften aufweisen, da seit dem 22.07.2019 (lt. RoHS- Richtlinie 2015/863) in Kabeln DEHP nur mehr in einer sehr geringen Konzentration enthalten sein darf und schon seit 2016 keine Blei-Stabilisatoren mehr verwendet werden dürfen.

Die grenzüberschreitende Verbringung von allen anderen Kabelabfällen, die nicht nachweislich aus aktueller Produktion in der EU stammen, wie insbesondere Altkabeln aus dem Abbruch, sonstigen bereits verwendeten Kabeln, Kabeln aus der Abfallsammlung oder Kabeln nicht geklärter Herkunft sowie von Kabelschälresten und Filterstäuben, unterliegt jedenfalls auf Grund der mit derartigen Abfällen verbundenen erhöhten Risiken dem Verfahren der schriftlichen Notifizierung und Zustimmung, außer es liegen bereits vor Beginn der Verbringung aktuelle Analysen für den jeweiligen Einzeltransport vor, durch die der Nachweis der Nichtgefährlichkeit sowie des Nichtvorliegens von POPs über dem Grenzwert gemäß Anhang IV der EU-POP-VO erbracht wird.

a) Zur Einstufung von Kabelabfällen:

Einstufung gemäß dem österreichischen Abfallverzeichnis:

Kabel, die keine gefährlichen Eigenschaften aufweisen:

Abfall der Schlüsselnummer 35314: *Kabel*.
Kabel, die gefährliche Eigenschaften aufweisen:

Abfall der Schlüsselnummer 35314 77 g: *Kabel, gefährlich kontaminiert* oder
Abfall der Schlüsselnummer 35342 g: *Kabel mit gefährlichen Isolierstoffen (Teer, Öl u. dgl.)*.

Code gemäß dem Europäischen Abfallverzeichnis:

Kabel, die keine gefährlichen Eigenschaften aufweisen:

17 04 11: *Kabel mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 04 10 fallen.*

Kabel, die gefährliche Eigenschaften aufweisen:

17 04 10*: *Kabel, die Öl, Kohlentee oder andere gefährliche Stoffe enthalten.*

Zuordnung zu den Anhängen III, IIIA, IIIB, IV oder IVA der EG-VerbringungsV:

Kabel, die keine gefährlichen Eigenschaften aufweisen:

Der Eintrag in Anhang III der EG AbfallverbringungsV: B1115 Altkabel, die mit Kunststoffen ummantelt oder isoliert und nicht in Liste A1190 aufgeführt sind, unter Ausschluss solcher, die für Verfahren nach Anlage IV Abschnitt A oder andere Entsorgungsverfahren bestimmt sind, die in einem beliebigen Verfahrensschritt unkontrollierte thermische Prozesse wie offene Verbrennung einschließen kann in der Praxis nur für jene Kabelabfälle herangezogen werden, die nachweislich aus heutiger Produktion in einem EU-Mit-

gliedstaat stammen oder für die im Einzelfall der Nachweis der Nichtgefährlichkeit sowie des Nichtvorliegens von POPs über dem Grenzwert gemäß Anhang IV der EU-POP-VO 2019/1021 erbracht wird – Verfahren nach Art. 18 der EG-VerbringungsV (Grüne Abfallliste).

Alle sonstigen Kabelabfälle, die nicht unter den vorangehenden Absatz fallen und für die keine konkrete Analytik betreffend Schwermetalle und Phthalate sowie POPs vorliegt, sind als **nicht gelistete Abfälle** im Sinne von Art. 3 Abs. 1 lit. b) Z 3 EG-VerbringungsV einzustufen [nicht als Einzeleintrag in den Anhängen III, IIIB, IV oder IVA eingestufte Abfälle (die auch nicht in Anhang IIIA angeführt sind)]. Diese nicht gelisteten Abfälle unterliegen im Fall der grenzüberschreitenden Verbringung dem Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung.

Kabel, die gefährliche Eigenschaften aufweisen:

Abfälle des Codes A1190: *Altkabel, die mit Kunststoffen ummantelt oder isoliert sind, welche Kohlentee, PCB (3), Blei, Cadmium, andere organische Halogenverbindungen oder andere in Anlage I genannte Bestandteile in solchen Mengen enthalten oder damit in einem solchen Ausmaß verunreinigt sind, dass sie in Anlage III festgelegte Eigenschaften aufweisen* gemäß Anhang IV der EG-VerbringungsV.

2. Zur Einstufung von Fraktionen aus der Kabelaufbereitung (Filterstäuben und Kabelschälresten):

⇒

Fraktionen aus der Kabelaufbereitung wie Kabelschälreste oder Filterstäube aus der Kabelaufbereitung sind aufgrund der Belastungen mit Phthalaten, ggf. Schwermetallen und allenfalls POPs jedenfalls a priori als gefährlicher Abfall einzustufen, solange nicht durch repräsentative Analytik nach dem Stand der Technik das Gegenteil bewiesen wurde oder nachweislich getrennt von der Altkabelaufbereitung nur Kabelabfälle aus aktueller Kabelproduktion in EU-Mitgliedstaaten aufbereitet werden. In diesem Zusammenhang wird auch auf den nationalen Leitfaden des BMK zur Einstufung von Kunststoffabfällen bei der grenzüberschreitenden Verbringung, Fassung vom 1. Juli 2021, hingewiesen https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/kunststoffe/publikationen/leitfaden_einstufung_kunststoffabfaelle.html.

a) Zur generellen Einstufung von Filterstäuben und Kabelschälresten:

Einstufung gemäß dem österreichischen Abfallverzeichnis:

Abfall der Schlüsselnummer 91103 77 g: Rückstände aus der mechanischen Abfallaufbereitung – gefährlich kontaminiert.

Liegt hauptanteilmäßig ein bestimmter Kunststoff vor, z.B. PVC, so kann auch die Schlüsselnummer für die dominierende Kunststoffsorte der Schlüsselnummerngruppe 57 mit Spez. 77 angegeben werden z.B. 57116 77 g: PVC-Abfälle und Schäume auf PVC-Basis, gef. kontaminiert. Anmerkung: die SN 57127 g wäre aufgrund der Textierung unpassend.

Code gemäß dem Europäischen Abfallverzeichnis:

Da es sich um Abfälle aus der mechanischen Behandlung von Abfällen handelt und der in dieser Kategorie genannte einzige Eintrag für Kunststoffe, 19 12 04, nicht gefährlichen Abfall darstellt, sind folgende gefährlichen Codes zutreffend:

19 12 11*: sonstige Abfälle (einschließlich Materialmischungen) aus der mechanischen Behandlung von Abfällen, die gefährliche Stoffe enthalten oder 17 02 04*: Glas, Kunststoff und Holz, die gefährliche Stoffe enthalten oder durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind.

Zuordnung zu den Anhängen III, IIIA, IIIB, IV oder IVA der EG-VerbringungsV:

Abfälle des Codes AC300: Kunststoffabfälle, einschließlich Gemische solcher Abfälle, die in Anlage I genannte Bestandteile in solchen Mengen enthalten oder damit in einem solchen Ausmaß verunreinigt sind, dass sie eine der in Anlage III festgelegten Eigenschaften aufweisen gemäß Anhang IV der EG-VerbringungsV.

Anmerkung: Der Export gefährlicher Kunststoffabfälle in Nicht-OECD Staaten (A3210) ist verboten. Nur im Falle des Imports diese Abfälle aus Nicht-OECD Staaten nach Österreich wäre der Code A3210 relevant.

b) Zur Einstufung von Kabelschälresten und Filterstäuben aus der nachweislich separaten Aufbereitung von Kabelabfällen aus heutiger Produktion in EU-Mitgliedstaaten (Aufbereitung ge-

trennt von sonstigen Kabelfraktionen) oder für die im Einzelfall der Nachweis der Nichtgefährlichkeit sowie des Nichtvorliegens von POPs über dem Grenzwert gemäß Anhang IV der EU-POP-VO erbracht wird:

Einstufung gemäß dem österreichischen Abfallverzeichnis:

Abfall der Schlüsselnummer 57129: sonstige ausgehärtete Kunststoffabfälle, Videokassetten, Magnetbänder, Tonbänder, Farbbänder (Carbonbänder), Toner cartridges ohne gefährliche Inhaltsstoffe oder 91103: Rückstände aus der mechanischen Abfallaufbereitung.

Code gemäß dem Europäischen Abfallverzeichnis:

19 12 04: Kunststoff und Gummi oder 19 12 12: sonstige Abfälle (einschließlich Materialmischungen) aus der mechanischen Behandlung von Abfällen mit Ausnahme derjenigen, die unter 19 12 11 fallen.

Zuordnung zu den Anhängen III, IIIA, IIIB, IV oder IVA der EG-VerbringungsV:

Verbringungen zwischen EU – Mitgliedstaaten:

Aufgrund des zumeist höheren Störstoffanteils wie metallischem Litzenmaterial und Mischungen verschiedener Kunststoffsorten mit höheren PVC-Anteilen als max. 2% PVC oder chloriertem PE oder fluorierten Kunststoffen** als Nichtzielkunst-

stoffe sind derartige Abfälle als Abfälle des Codes EU48 gemäß Anhang IV der EG-VerbringungsV einzustufen.

Bei Verbringungen zwischen EU-Mitgliedstaaten ist die Zuordnung derartiger Abfälle zum Code EU3011 gemäß Anhang IIIA: Gemisch diverser Kunststoffsorten der EG-VerbringungsV nur dann zulässig, wenn die Vorgaben für die Einstufung unter diesen Code nachweislich stets erfüllt sind [d.h. nicht gefährliche kunststofffremde Störstoffe (vgl. insb. Kupferlitzen etc.) und Nichtzielkunststoffe dürfen in Summe max. 6 Masse% betragen, dabei darf der Anteil an Nichtzielkunststoffen nur max. 2%

betragen (vgl. z.B. PVC und chloriertes PE oder fluorierte Polymere** wären Nichtzielkunststoffe bei den nicht halogenierten Polymeren)].

**in Kabelbeschichtungen in der Telekommunikations- und Computerindustrie verwendet

Exporte in oder Importe aus OECD-Staaten:

Die Abfälle sind dem Code Y48 gemäß Anhang IV der EG-VerbringungsV zuzuordnen. Anmerkung: Exporte von Abfällen des Codes Y48 in Nicht-OECD-Staaten sind verboten.

Anmerkung: Die Erfüllung der Bedingungen für die Verbringung in Nicht-EU-Staaten unter B3011: Kunststoffabfälle einer bestimmten Kunststofftype (KEIN PVC), ausschließlich zum RECYCLING (ohne weitere Vorbehandlung!) mit max. 2% für die Summe der nicht gefährlichen kunststofffremden Störstoffe (insb. Kupferlitzen etc.) und Nichtzielkunststoffe ist in der Praxis unmöglich.

Es wird ersucht, betroffene Unternehmen entsprechend zu informieren. Mit freundlichen Grüßen Für die Bundesministerin: DI Christian Holzer

	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
	Datum	2021-09-27T14:35:42+02:00
	Seriennummer	1871969199
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-05,OU=a-sign-corporate-05,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronisch Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/





Ungarn: Winterreifenpflicht und Schneeketten

Laut der Auskunft des Vereins der ungarischen Frächter (MKFE) ist die Verwendung von Winterreifen in Ungarn bei keinen Fahrzeugkategorien verpflichtend. (Selbstverständlich ist es während der Wintersaison empfehlenswert.)

Die Verwendung von Schneeketten ist durch die ungarische Verordnung

Nr. 1/1975. KPM-BM über die Regelung des Straßenverkehrs geregelt. Laut dieser sollen Schneeketten nur auf den Strecken in Ungarn verwendet werden, wo es mit Verkehrsschildern angezeigt wird.

Falls dieses Verkehrsschild gegebenenfalls bei der ungarischen Grenze aufgestellt ist, kann man nur mit Fahrzeugen nach Ungarn einreisen,

die mit Schneeketten ausgestattet sind. Die Verordnung bestimmt dafür aber keinen bestimmten Zeitraum.



Slowenien: Winterreifenpflicht und Schneeketten

Die Winterrüstungspflicht wird im

- Gesetz über die Regelungen im Straßenverkehr (Zakon o pravilih cestnega prometa, abrufbar in slowenischer Sprache unter <https://tinyurl.com/3wbxx8kz>) und detailliert in der
- Verordnung zur Ausrüstung im Straßenverkehr (Pravilnik o delih in opremi vozil, unter: <https://tinyurl.com/mwczpkht> in slowenischer Sprache) geregelt.

Konkret gilt die Winterreifenpflicht von 15. November bis 15. März, bei winterlichen Bedingungen auch außerhalb dieses Zeitraumes.

Fahrzeuge über 3,5 Tonnen

In Slowenien gilt ein generelles Fahrverbot bei winterlichen Verkehrsver-



hältnissen für Lkw mit Anhänger, Lkw mit Gefahrgut und Sondertransporte. Ebenso ist eine Verwendung von „Spikes“ untersagt. Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen müssen zusätzlich eine Schaufel mitführen.

Weiters sind für diese Gruppe Winterreifen an der Antriebsachse vorgeschrieben, es besteht aber die Möglichkeit, Sommerreifen mit Schneeketten zu verwenden.

Auf den Straßen in der Republik Slowenien, ausgenommen Autobahnen und Schnellstraßen, auf denen win-

terliche Verhältnisse herrschen, ist die Fahrt für Lastkraftzeuge mit Anhängern, für Fahrzeuge, die Gefahrgut transportieren und für außerordentliche Transporte verboten.

Aktuelle slowenische Verkehrsinfos

Über die aktuelle Straßenlage und -situation (Sperrungen, Warnungen etc.) bzw. über Beschränkungen auf Autobahnen und Schnellstraßen informiert das staatliche Verkehrsserviceportal unter www.promet.si/portal/en/1traffic-conditions.aspx oder unter <https://tinyurl.com/3j5tp2av> (auch in englischer Sprache).

Wir haben diese Informationen nach bestem Wissen und Gewissen für Sie erhoben, weisen jedoch darauf hin, dass sie ohne unsere Gewähr sind.

Foto: © Photos50/Fotolia.com



Tschechien: Winterreifenpflicht und Schneeketten

Rechtsgrundlage:

- Das CZ Straßenverkehrsgesetz Nr. 361/2000 Slg. (§ 40a)

Winterreifenpflicht („situative Winterreifenpflicht“) gilt:

- vom 1. November bis 31. März

FALLS

- o auf der Straße eine durchgehende Schnee-, Eis- oder Frostschiicht liegt oder
- o aufgrund der Witterungsverhältnisse damit zu rechnen ist, dass sich während der Fahrt eine durchgehende Schnee-, Eis- oder Frostschiicht auf der Straße bildet.

Schneeketten:

- Schneeketten sind auf jenen Straßen verpflichtend, auf welchen es mittels Verkehrsschilder vorgeschrieben ist;
- sofern ein Lkw 3 oder mehr Achsen hat, müssen die Schneeketten auf mindestens 2 Achsen angebracht werden.



Kroatien: Winterreifenpflicht und Schneeketten

Winterrüstung für Fahrzeuge

Vom 15. November bis 15. April müssen heimische und ausländische Fahrzeuge in Kroatien auf bestimmten Strecken, für welche – gemäß Beschluss über Winterrüstung auf bestimmten Strecken, kroatisches Amtsblatt Nr. 145/2013 und der Verordnung über technische Bedingungen für Fahrzeuge im Straßenverkehr, kroatisches Amtsblatt Nr. 85/2016 und 24/17 – mit Winterreifen oder Schneeketten ausgerüstet sein.

Für alle anderen nicht o.a. Strecken gilt bei Schneefall (wenn die Fahrbahn mit Schnee bedeckt wird) oder

wenn dies vom Straßenbetreiber (durch öffentliche Medien) verlautbart wird, ebenfalls die Pflicht der Winterrüstung.

Definition Winterreifen:

Für die Verwendung als Matsch- und Schneereifen müssen Reifen mit der Aufschrift „M+S“ oder „M.S.“ oder „M & S“ gekennzeichnet sein.

Alle Fahrzeuge unter 3.500 kg hzG Winterreifen (M+S) an allen Rädern oder Sommerreifen mit einer minimalen Profiltiefe von 4 mm + Schneeketten, die auf die Antriebsräder angelegt werden können.

Autobusse

Schneeketten oder Winterreifen an Antriebsrädern.

Lkw

Schneekette oder Winterreifen an Antriebsrädern.

Ausgenommen davon sind:

Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauweise bestimmungsgemäß nur auf schneefreien Straßen eingesetzt werden.

Fahrzeuge, die sich im Eigentum der kroatischen Streitkräfte befinden.

Strafen

Beim Verstoß der Winterreifen- bzw. Schneekettenpflicht kann eine Geldstrafe in Höhe von 700,00 HRK (1 EUR = 7,5 HRK) + Ausschluss aus dem Verkehr geahndet werden.

Foto: © Yuri Bazgaler/Fotolia.com



Berufskraftfahrer Weiterbildung

- Brems- und Sicherheitstechnik
- Eco Training
- Training Ladungssicherung
- Training Recht
- Training Gesundheit & Ergonomie

C95/D95 Trainings und ADR Auffrischkurse jederzeit möglich.
Praxisnah und praxisorientiert.

Infos & Buchung:

ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang/Lebring | fahrtechnik.lebring@oeamtc.at | Tel. +43 3182 401 65 32800
ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Kalwang | fahrtechnik.kalwang@oeamtc.at | Tel. +43 3846 200 90 32500



Autohaus Sapper: Der Mobilitäts-partner für Großlogistiker

Service und Zuverlässigkeit stehen für Autohaus Sapper an oberster Stelle. Darum vertrauen auch große Logistikunternehmen wie JR Company auf Auto Sapper – jetzt und in Zukunft.



Paketlieferdienste haben in den letzten Jahren einen wahren Boom erfahren. Online-Shopping und Co. haben das Paketvolumen in Österreich vervielfacht. Für Lieferdienste wie die JR Company in Kalsdorf bei Graz ist es daher unabdingbar, dass die Fahrzeugflotte stets einsatzbereit und im Bedarfsfall schnell wieder flott ist.

Mit Autohaus Sapper hat das Logistikunternehmen einen Partner an seiner Seite, der genau das gewährleisten kann. Insgesamt 50 Fahrzeuge der Marke Fiat Ducato hat das Autohaus JR Company inzwischen zur Verfügung gestellt – und mit ihnen auch die Sicherheit, dass jedes einzelne Fahrzeug genau den Service bekommt, den es laufend benötigt.

Denn Transportfahrzeuge wie jene von JR Company sind sehr hohen Belastungen ausgesetzt: Der gesamte Fuhrpark des Unternehmens fährt pro Tag circa 26.000 Kilometer und deckt damit Kärnten, die Steiermark und Osttirol ab. Ein Kraftakt für Fahrzeuge und Serviceteam, dem sich Autohaus Sapper dank seiner bestens ausgestatteten Werkstätten aber stets gewappnet fühlt. „Aktuell haben wir rund 200 Fahrzeuge in Betreuung. Wir sind stolz darauf, als Murtauer Autohaus so viele Unternehmen unterstützen zu können!“, freut sich Geschäftsführer Jörg Sapper. Und es dürften in Zukunft noch mehr werden, denn aktuell testet die JR Company auch Ducato E-Fahrzeuge für den Fuhrpark. Ein wichtiger Schritt hin zu mehr Nachhaltigkeit im Transportwesen und in der Zusammenarbeit zwischen JR Company und Autohaus Sapper.



V.l.n.r.: Markus Riederer, Sapper-GF Jörg Sapper mit GF Johann Reisinger und Fuhrparkleiter Günter Flicker



AUTOHAUS SAPPER

Bundesstraße 90, 8740 Zeltweg
03577 266 77, www.sapper.co.at



Italien: Winterreifenpflicht und Schneeketten

In Italien existiert keine generelle überall geltende Winterreifenpflicht für Fahrzeuge (u. a. auch Lkw). Winterreifen oder Schneeketten werden jedoch in fast allen Regionen Italiens bei entsprechender Witterung für einen bestimmten Zeitraum (häufig von Mitte November bis Mitte April) vorgeschrieben; darauf wird mit Verkehrsschildern aufmerksam gemacht. Grundsätzlich besteht die Verpflichtung für die Winterrüstung nur

bei Vorliegen entsprechender winterlicher Verhältnisse. Die diesbezügliche italienische Norm sieht vor, dass der Straßenhalter (Staat, Region, Provinz und Gemeinde) befugt ist, über die Verpflichtung der Montage der Winterreifen bzw. Mitnahme der Schneeketten zu entscheiden.

In Südtirol dürfen Fahrzeuge bei winterlichen Straßenverhältnissen nur mit Winterreifen unterwegs sein und auf der Brennerautobahn A 22

bis Affi gilt von 15. November bis 15. April eine allgemeine Winterreifenpflicht.

Im Aostatal herrscht diese von 15. Oktober bis 15. April. Wer sich nicht daran hält, muss mit Strafen von bis zu 345 Euro rechnen.

Im Winter dürfen Reifen, die als Winterreifen gekennzeichnet sind (MS, M + S, M&S, Schneeflocke) bis zur Untergrenze "Q" (inklusive) aufgezogen werden.



Vereinigtes Königreich: Kabotage-Regelungen

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie informiert über Kabotage-Regelungen

folgendermaßen: Für den Zeitraum von 28. Oktober 2021 bis 30. April 2022 erlaubt das Vereinigte Königreich demnach unlimitierte Kabotage-Fahrten auf seinem Staatsgebiet

innerhalb von vierzehn Tagen nach einer grenzüberschreitenden Güterbeförderung.

Detaillierte Informationen finden Sie im folgenden Schreiben:



Department
for Transport

ECMT Road Transport Group Delegates

ROAD FREIGHT REGULATION,
MOTORING AND FREIGHT
DEPARTMENT FOR TRANSPORT
GREAT MINSTER HOUSE
33 HORSEFERRY ROAD
LONDON
SW1P 4DR

Web Site: www.dft.gov.uk

28 October 2021

Temporary Extension to Cabotage in Great Britain

This open letter is to notify you that the UK has introduced a temporary extension to cabotage rules, which, following legislative changes comes into effect from today, 28 October 2021.

The temporary additional cabotage rights being permitted will run for six months to 30 April 2022, and allow cabotage:

- within Great Britain¹;
- for a period of 14 days, with the first day being when a laden entry into the United Kingdom was made, with no limitation during that period on the number of cabotage journeys permitted.
- to be undertaken by operators from any country, irrespective of whether they are in the EU, or covered by an ECMT or bilateral permit arrangement.

More information can be found in this policy paper published on gov.uk:

<https://www.gov.uk/government/publications/temporary-extension-to-road-haulage-cabotage/temporary-extension-to-road-haulage-cabotage>

The original consultation, and government response can be accessed here:

<https://www.gov.uk/government/consultations/temporary-extension-to-road-haulage-cabotage>

The extension to cabotage rights is not limited to any specific types of transport and although the extension is for a period of six months, we retain the ability to revoke it should the measure no longer prove effective. Should the measure be withdrawn prior to 30 April 2022 we will notify Road Transport Group Delegates as soon as possible.

The changes in access to the UK notified to both EU² and non-EU³ State Road Transport Group delegates as set out in letters dated 24 September 2021, are being paused whilst this measure is in place, but will come into force once the extension period expires.

¹ The exemption set out in this letter does not apply in Northern Ireland.

² Letter to EU States: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/uk_27_september_2021_1.pdf

³ Letter to Non-EU States: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/uk_27_september_2021.pdf

The UK is making this change on a unilateral basis to improve the flow of goods and the wider resilience in supply chains within the UK.

This open letter can be shared with representatives of your road transport operators.

Should you have any queries, or require further information, please contact Morag Rethans. morag.rethans@dft.gov.uk

Yours sincerely,

Road Freight Regulation Division
Department for Transport



Frankreich: Winterausrüstung – neue Regelungen seit 1. November 2021



Frankreich hat neue Regelungen betreffend der Ausrüstung mit Winterreifen und der Mitführung von Schneeketten in Fahrzeugen in den Wintermonaten eingeführt. Seit 1. November 2021 müssen alle Fahrzeuge verpflichtend jedes Jahr im Zeitraum vom 1. November bis 31. März je nach Fahrzeugtyp bzw. -klasse in bestimmten bergigen Regionen mit unterschiedlichen Winterausrüstungen ausgestattet sein.

Folgende Regionen sind betroffen:

- Alpen
- Korsika
- Zentralmassiv
- Jura
- Pyrenäen
- Vogesen

rüstet sein, wobei diese zumindest an 2 Lenkrädern und zumindest an 2 Antriebsrädern angebracht sein müssen. Verfügt das Fahrzeug über mehr als 1 Lenkachse, müssen an allen lenkbaren Rädern Winterreifen angebracht sein.

Schwere Fahrzeuge, die mit einem Anhänger oder Auflieger unterwegs sind, müssen in allen Fällen mit Anti-Rutschschräglagen (Schneeketten oder vergleichbaren Ausrüstungen) ausgestattet sein.

Ausrüstungen:

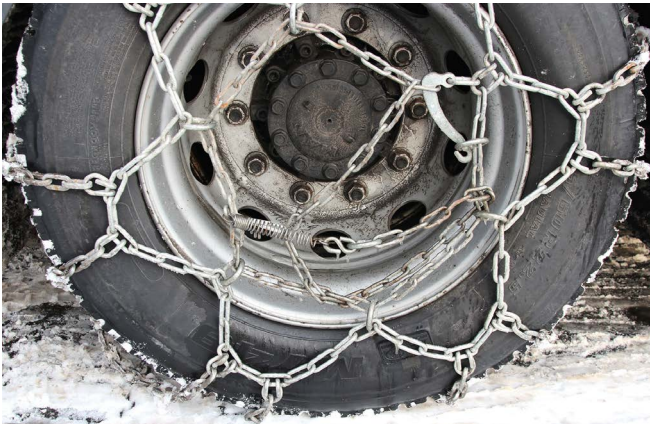
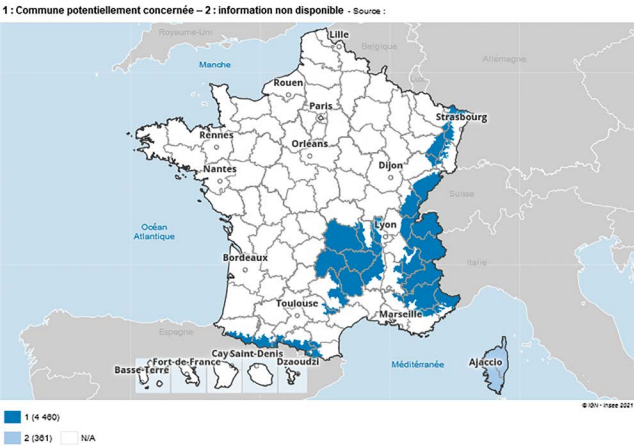
Es werden Anti-Rutschschräglagen wie Schneeketten und Schneesocken (Textil) anerkannt.

Winterreifen: Ab 1. November 2024 werden nur Winterreifen mit dem 3PMSF (3 Peak-Mountain-Snow-Flake)-Symbol akzeptiert. Bis 1. November 2024 werden in einer Über-

gangszeit auch Winterreifen mit der Markierung „M+S“ toleriert.

Neue Verkehrszeichen:

Frankreich wird für diese neue Regelung neue Verkehrsschilder einführen. Das Verkehrszeichen B58 weist auf die grundsätzliche Mitführungs- bzw. Ausrüstungspflicht in den betroffenen Zonen bei der Einfahrt in die Zonen hin. Das Schild B59 weist auf das Ende der Zone bzgl. der Verpflichtung der Mitführung von Winterausrüstung hin. Weiterhin wird in Zukunft auch das bekannte Verkehrsschild B26 bei einer aktuellen Verpflichtung des Anlegens von Schneeketten im Fall von winterlichen Straßenverhältnissen verwendet.



Deutschland: Neue Lkw-Mauttarife seit 1. Oktober 2021 – Rückerstattungsmöglichkeiten

In Deutschland gelten seit 1. Oktober 2021 neue Mauttarife. Der Mautsatz-Anteil der Infrastrukturkosten sinkt rückwirkend ab dem Tag des EuGH-Urteils am 28. Oktober 2020. Der Anteil der Luftverschmutzungskosten steigt für die Zukunft. Insgesamt sinken die Mauttarife pro Kilometer in Abhängigkeit der Schadstoffklasse leicht.

Hintergrund: Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat am 28. Oktober 2020 die Anlastung von Kosten der Verkehrspolizei bei der Berechnung der Wegekosten beanstandet. Die Bundesrepublik Deutschland hat deshalb die Wegekostenrechnung aktualisiert.

Die Gesetzesänderung, mit der die Mauttarife auf Basis der Neuberechnung der Wegekosten auch rückwirkend für den Zeitraum vom 28. Oktober 2020 bis 30. September 2021 angepasst werden, trat zum 1. Oktober 2021 in Kraft.

Anteilige Rückerstattung zu viel gezahlter Beträge zwischen dem 28. Oktober 2020 bis 30. September 2021:

Für Fahrten innerhalb des Zeitraums vom 28. Oktober 2020 bis 30. September 2021 kann auf Antrag anteilig Maut erstattet werden. Der Umfang der Erstattung des Mautanteilsatzes Infrastrukturkosten ist von der Gewichtsklasse abhängig und beträgt:

- **7,5 t bis unter 12 t zGG*:** Erstattung von 1,5 Cent/km
- **12 t bis 18 t zGG*:** Erstattung von 0,3 Cent/km
- **Über 18 t zGG* mit bis zu 3 Achsen:** Erstattung von 0,5 Cent/km
- **Über 18 t zGG* mit 4 oder mehr Achsen:** Erstattung von 0,5 Cent/km

Damit alle Fahrten berücksichtigt werden können, empfiehlt Toll Collect Kunden, den Erstattungsantrag erst bei Vorliegen sämtlicher Mautaufstellungen- bzw. Abrechnungsdokumente für diesen Zeitraum zu stellen. Den Anspruch können Kunden bis Ende 2023 geltend machen. Derzeit werden die Vorbereitungen für eine möglichst einfache Antragstellung getroffen.

Nähere Infos unter:
<https://tinyurl.com/y55u2h83>

Infos zur Rückerstattung für zu viel gezahlte Beträge vor dem 28.10.2020 findet man unter:
Lkw-Maut in Deutschland: Rückerstattungsmöglichkeiten - WKO.at



Polen: Schließung des Grenzübergangs zu Weißrussland

Der IRU informiert, dass Polen den Grenzübergang „Kuznica“ an der Grenze zu Weißrussland (Bruzgi) seit dem 9. November 2021, 7:00 Uhr, bis auf Weiteres für jegliche Art von

Verkehr geschlossen hat. Die Situation an der Grenze zu Weißrussland ist angespannt. Tausende Migranten halten sich derzeit im Grenzgebiet auf.

Transportunternehmen werden gebeten, andere Grenzübergangsstellen zu benutzen, insbesondere Berestovica (BLR) – Bobrovniki (POL) oder Kozlovichi (BLR) – Kukuryki (POL).

KRAFTFAHRZEUGE
WINKLER

HANDEL-VERLEIH SERVICE.

Gebrauchte Kleintransporter zu Top-Preisen!

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

Iveco 50C17 Automatik Irisbus – 20-Sitzer, Dachklima, Standheizung, Retarder, Luftfederung, elektr. Tür rechts, Anhängervorrichtung etc., Bj. 2011, 190 Tkm

Fiat Ducato JTD 130 Koffer/LBW (131 PS EURO 6), 4200x2100x2200 mit hydr. Ladebordwand, 970 kg Nutzlast! Klima, Navigation, Rückfahrkamera, Bluetooth, Tempomat etc. Bj. 2018, 66.000 km

Fiat Ducato JTD 130 Kipper (131 PS EURO 6), 3500x2000, ca. 1 t Nutzlast! Klima, Navi, Bluetooth, Tempomat etc. Bj. 2018, 50.000 km

Fiat Ducato JTD 130 Niederflerkoffer (131 PS EURO 6), 4200x2100x2300 915 kg Nutzlast! 4250x2100x2200, Klima, Navigation, Bluetooth, Tempomat etc. Bj. 2018, 32.000 km

Ford Transit 130EL350 Koffer/LBW (130 PS EURO 6) Zwillingsbereift 4250x2200x2100, ca. 850 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2019, 66.000 km

Ford Transit 130EL350 Koffer/LBW (130 PS EURO 6) Singlebereift 4250x2200x2100, ca. 850 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2019, 44.000 km



Ford Transit 130FT350 Koffer (130 PS EURO 6) Singlebereift – Frontantrieb, 4250x2100x2250, ca. 950 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2017, 63.000 km

Mercedes Sprinter 316 CDI Kasten Mixto/Tourer (163 PS EURO 6) 3300x1800x1600, 3-9 Sitze möglich (Lkw-typisiert!) Automatik, Doppelklima, Standheizung etc., Bj. 2019, 67.000 km

Mercedes Sprinter 313 CDI Kasten Mixto (129 PS EURO 5) 3300x1800x1600, 3-9 Sitze möglich (Lkw-typisiert!) Klima, Standheizung etc., Bj. 2011, 160.000 km

VW Crafter 2.0 TDI 136 Koffer (136 PS EURO 5) 3450x2100x2100, ca. 1 t Nutzlast, Kofferseitentür rechts, Klima, Navigation etc. Bj. 2017, 92.000 km

VW Caddy TDI (140 PS) Allrad 4motion, 2-Sitzer, Automatikgetriebe, Klima, Anhängervorrichtung etc., Bj. 2015, ca. 150.000 km

Shibaura CM314 – Universalfahrzeug mit Frontmulchmäher 150 cm und Schneeschild 190 cm, Fronthydraulik, Allradantrieb, Dieselmotor 31 PS, Kabine mit Heizung, etc., Bj. 2013, ca. 3.400 Bh

Wir besorgen Ihnen gerne Ihren Spezialtransporter auf Wunsch! www.winkler.co.at

Friends on the Road: Gemeinsames Auftreten ist das Gebot der Stunde – jetzt LogCom-Mitglied werden!

Warum LogCom?

Der Lkw ist ein wichtiges und verbindendes Element zwischen der produzierenden Industrie und dem Endverbraucher. Dies ist der Bevölkerung und den Entscheidungsträgern leider oft nicht bewusst. Um auf die Bedeutung der Transportbranche aufmerksam zu machen und die österreichischen Transporteure als sympathische Partner zu positionieren, wurde die Marke „LKW – Friends on the Road“ von der Arbeitsgemeinschaft LogCom ins Leben gerufen.

Was macht LogCom?

Die Initiative fällt besonders durch die gelben, sympathischen Fahrzeugbklebungen bzw. Fahrzeugbeschriftungen im „Friends on the Road“-Design auf. Lassen auch Sie Ihr Fahrzeug bekleben und machen auf die Wichtigkeit der Transportbranche aufmerksam. Diese Marke ist ein Bekenntnis zur österreichischen Transportwirtschaft, von der Branche, für die Branche!

tungen im „Friends on the Road“-Design auf. Lassen auch Sie Ihr Fahrzeug bekleben und machen auf die Wichtigkeit der Transportbranche aufmerksam. Diese Marke ist ein Bekenntnis zur österreichischen Transportwirtschaft, von der Branche, für die Branche!

Wie können Sie helfen/unterstützen?

Bitte helfen Sie auch aktiv mit diese Marke noch bekannter zu machen, indem Sie einerseits als bereits bestehende Mitglieder Ihre Fahrzeuge bekleben lassen und andererseits auch andere Transportunternehmer und Firmen überzeugen, Mitglied zu werden. Denn nur gemeinsam können wir etwas erreichen!

WERDEN SIE BITTE MITGLIED
Beitrittserklärung ausfüllen und an die LogCom schicken: office@logcom.org!

Weitere Informationen unter: <http://www.logcom.at/initiative/ueber-die-logcom/>

BEITRITTSERKLÄRUNG

FIRMA

ANSPRECHPERSON

ADRESSE

TELEFON

TELEFAX

E-MAIL

Wir möchten, dass die Kampagne „LKW - Friends on the road“ weitergeht und deshalb Mitglied bei der Arbeitsgemeinschaft LogCom werden. Die LogCom - Satzung sowie den Zahlschein für den Mitgliedsbeitrag pro Jahr senden Sie mir bitte zu.

☐ € 100,- Mitgliedsbeitrag* für Transportunternehmen von 1 – 10 LKW und für Kleintransporteure

☐ € 200,- Mitgliedsbeitrag* für Transportunternehmen von 11 – 30 LKW

☐ € 300,- Mitgliedsbeitrag* für Transportunternehmen mit über 30 LKW, Speditionen, sowie Betriebe aus anderen Sparten

*Beträge netto, LKW – Anzahl nach Konzessionsumfang

☐ Ich habe die Vereinsstatuten und die Bedingungen der Mitgliedschaft zur Kenntnis genommen. Ich stimme der Verwendung meiner Daten zum Zweck der Vereinsführung zu.

☐ Ich stimme der Zusendung von Informationen (Newsletter) der ARGE LogCom zu.

☐ Im Falle einer Beklebung bzw. Beschriftung (z.B. von Fahrzeugen) im „Friends on the Road“ Design stimme ich der Verwendung, der davon gemachten Fotos, zu Werbezwecken, zur Dokumentation und Abbildung auf der Website und im Newsletter zu.

☐ Ich stimme der Eintragung in das Mitgliederverzeichnis auf der Website der ARGE LogCom zu.

Diese Zustimmung kann jederzeit schriftlich widerrufen werden.

Alle personenbezogenen Daten werden entsprechend den datenschutzrechtlichen Bestimmungen verarbeitet. Detaillierte Informationen zur Datenverwendung finden Sie auf der Website der ARGE LogCom unter Datenschutz.

DATUM

UNTERSCHRIFT/FIRMENSTEMPEL

LogCom | Wiedner Hauptstrasse 68 | 1040 Wien | T +43 (0)1 961 63 63 | F +43 (0)1 961 63 76 | E office@logcom.org | W www.logcom.org

| 32 |

| 33 |



EINE WUNDERSCHÖNE REISE

SORGENFREIE FAHRT AUF WINTERLICHEN STRASSEN

Der neue **Nokian Snowproof P** ist eine sportliche Kombination aus leistungsstarkem Fahrverhalten und zuverlässigem Grip auf winterlichen Straßen. Alltägliche Situationen, wie plötzliche Fahrbahnwechsel oder das Fahren auf matschigen Nebenstraßen, sind nun dank fortschrittlichem Grip, kürzeren Bremswegen und verbesserten Sicherheitseigenschaften bei Kurvenfahrten mit Leichtigkeit zu meistern.

NOKIANTYRES.AT



Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex:

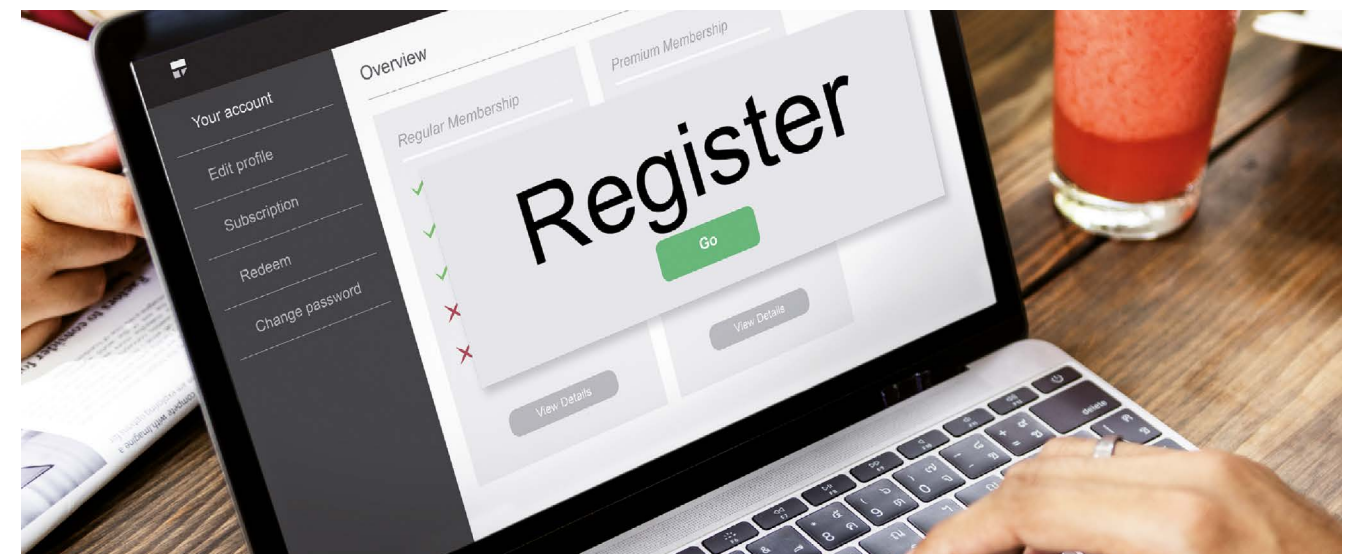
Die aktuelle Entwicklung zum Dieselpreis und Transportkostenindex ist wieder unter www.dietransporteure.at abrufbar

Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex für das Kleintransportgewerbe

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

Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich

Die aktuelle Entwicklung des Verbraucherpreisindex sowie der Inflation finden Sie unter www.dietransporteure.at



TRANSPORTEURE A-Z: Melden auch Sie sich an!

Der Fachverband Güterbeförderung hat sein „Transporteure A-Z“ (das Branchenverzeichnis der österreichischen Transporteure und Kleintransporteure), mithilfe der WKO-Inhouse, einem grundlegenden Relaunch unterzogen:

- Das Transporteure A-Z ist eine Abwandlung des WKO Firmen A-Z und erlaubt eine gezielte Suche nach Transportunternehmen nach bestimmten Suchkriterien.
- **NEU** ist, dass wir im Rahmen dieses Verzeichnisses auch die Möglichkeit geschaffen haben, nach dem „KT-Gütesiegel“ als auch einer „Friends on the Road“-Mitgliedschaft (wird derzeit laufend eingepflegt und aktualisiert) bei Unternehmen als „Zertifikat“ zu suchen.
- Nutzen Sie die Möglichkeit auch Ihre Firma im Transporteure A-Z zu präsentieren. Hierzu klicken Sie bitte auf „Meine Unternehmensdaten bearbeiten“ (rechts oben – Anmeldung mittels WKO-Benutzername und Passwort).
- Die Nutzung des Transporteure A-Z und der Eintrag darin ist kostenlos und eine Serviceleistung des Fachverbandes Güterbeförderung.

WKO-Benutzerverwaltung

Die Mitglieder der Wirtschaftskammerorganisation haben Zugang zu umfangreichen branchenspezifischen Informationen und zahlreichen Services. Damit diese noch einfacher, sicherer und schneller im beruflichen Alltag genutzt werden können, steht die WKO-Benutzerverwaltung mit vielen hilfreichen Funktionen zur Verfügung:

- Es kann sich jede Person ein persönliches WKO-Benutzerkonto anlegen, in dem Daten aktualisiert und Passwortänderungen durchgeführt werden können.
- Das eigene Benutzerkonto kann mit einem oder mehreren WKO-Mitgliedschaften verknüpft werden. In Folge kann eine Vielzahl an WKO-Services in Anspruch genommen werden. Darunter
- zählen der Zugang zu Fachinformationen auf WKO.at, die Bearbeitung der Unternehmensdaten im Firmen A–Z oder die Nutzung des Vorteilsclubs der Jungen Wirtschaft. All diese Services können mit nur einem einzigen WKO-Benutzerkonto abgerufen werden. Auch für Mitglieder, die Unternehmen in mehreren Branchen und Bundesländern haben, reicht ein persönliches WKO-Benutzerkonto.
- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können schnell und einfach zur Nutzung von WKO-Services berechtigt werden.
- Der Einstieg in die WKO-Benutzerverwaltung ist auch mit Bürgerkarte oder Handysignatur möglich.
- Durch einen Nachweis der

Identität kann das persönliche WKO-Benutzerkonto aufgewertet werden, um auf exklusive Dienstleistungen der WKO zugreifen zu können.

- Sicherheit hat für die WKO höchste Priorität. Aus diesem Grund ist die WKO-Benutzerverwaltung mit einem umfangreichen Sicherheitssystem versehen, das höchstmöglichen Schutz und eine sichere Datenübertragung bietet.

Sie haben noch Fragen?

Unsere kostenlose WKO-Serviceline unterstützt Sie gerne unter der Nummer 0800 221 221 (Mo.–Fr. 8–20 Uhr, Sa. 8–12 Uhr). Sie können auch eine E-Mail an benutzerverwaltung@wko.at schicken.



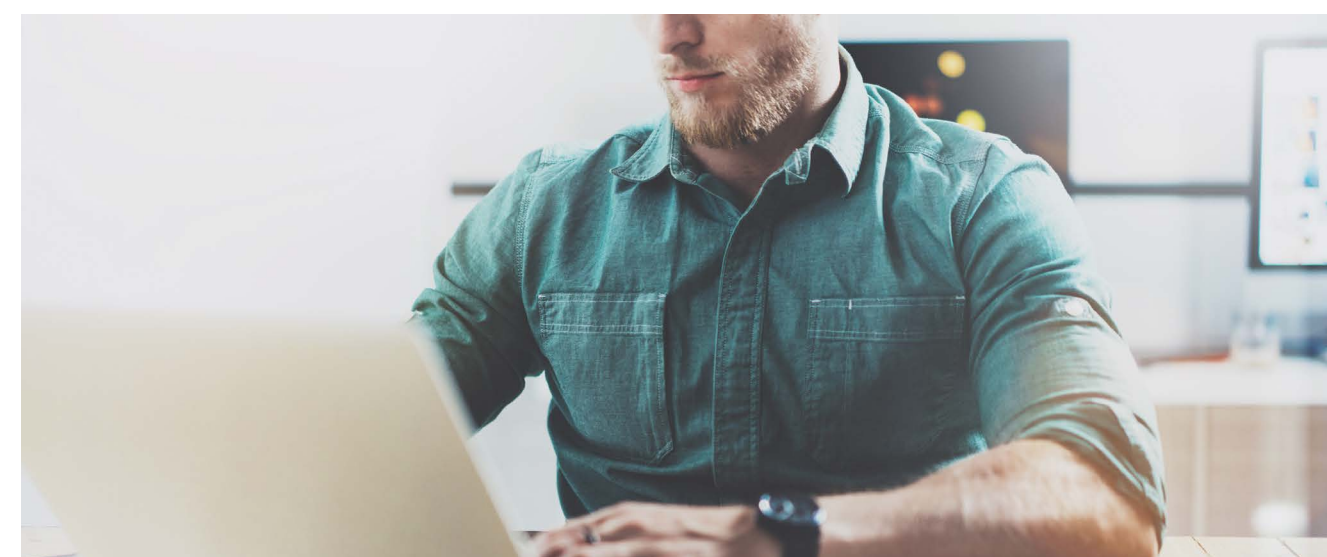
Foto: © Alexander Limbach/Adobe Stock.com

Online-Lkw-Kalkulationstool inklusive Downloadmöglichkeit

Auf mehrfachen Wunsch wurde das Online-Lkw-Kalkulationstool auf der Transporteure-Website um einen Downloadbereich erweitert. Es ist von nun an möglich, die Kalkulation auch mittels Excelsheet durchzuführen und entsprechend anzupassen.

Dies finden Sie hier:

<http://dietransporteure.at/lkw-kalkulation/index.html> bzw. unter <http://dietransporteure.at/lkw-kalkulation/download.html>



Pfuscherbekämpfung: Meldungen online möglich

Professionelle Schwarzarbeit stellt die Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft vor immer größere Probleme. Die Schattenwirtschaft boomt und verursacht volkswirtschaftlichen Schaden immensen Ausmaßes.

Als spezieller Service für WKO-Mitglieder und auch aufgrund des gesetzlichen Auftrages der WKO bietet die Wirtschaftskammer die Möglichkeit, Verdachtsmomente bzw. Wahrnehmung von illegaler Gewerbeausübung mittels Online-Formularen an die WKO zu übermitteln unter <http://wko.at/stmk/pfuschermeldung>. Diese ergeht an den Erhebungsdienst der WKO Steiermark, wobei

völlige Verschwiegenheit und Vertraulichkeit zu den Grundprinzipien gehören. Die kompetenten Profis erheben, informieren und setzen alle möglichen Aktivitäten, um den Rechtszustand herzustellen. Mehr als 1.500 gewerberechtliche Erhebungen finden jährlich statt.

Um gegen Pfusch effektiv vorgehen zu können, werden möglichst konkrete Beweise für die illegalen Arbeiten benötigt:

- Wenn möglich, Namen und Wohnanschrift des/der illegalen Erwerbstätigen.
- Wo wird gearbeitet?

- Wann und seit wann wird gearbeitet?
- Beschreibung der illegalen Tätigkeit
- Eventuelle Beweise (Plakate/Fotos/Angebote/Autokennzeichen/Werbeaussendungen/Website-Ausdrucke).

Je genauer die Angaben sind, desto schneller und effizienter kann eingegriffen werden. Alternativ dazu kann die unbefugte Gewerbeausübung natürlich auch bei den zuständigen Gewerbebehörden (Magistrat Graz/jeweilige Bezirkshauptmannschaft) und der Finanzpolizei gemeldet werden.

Foto: SFO CRACHO/Shutterstock.com

Lieber Gesetzgeber ...

Nach einem langjährigen Prozess der Meinungsbildung hat sich die Europäische Union bereits Anfang Juli 2020 auf ein „Mobilitätspaket“ geeinigt, mit dem die Regeln für den Berufs- und Marktzugang sowie die die Lenk- und Ruhezeiten geändert werden.

Durch die Verordnung 2020/1055 vom 15. Juli 2020 werden die beiden Verordnungen 1071/2009 und 1072/2009 mit der Wirkung abgeändert, dass diese ab 21. Februar 2022 (tw. mit Wirksamkeit aufgrund von Übergangsregelungen mit 21. Mai 2022 bzw. 1. Juli 2022) gelten werden. Inhaltlich geht es darum, dass in Hinkunft Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse zwischen 2,5 t und 3,5 t liegt und (kumulativ) die grenzüberschreitende Beförderungen vornehmen, eine Gemeinschaftslizenz benötigen. Es ist weiters die Bestätigung der finanziellen Leistungsfähigkeit vorgeschrieben, was bedeutet, dass Güterkraftverkehrsunternehmen, die ausschließlich Fahrzeuge mit einer Gesamtmasse zwischen 2,5 t und 3,5 t betreiben für das erste genutzte Fahrzeug für jedes Jahr nachweislich Kapital und Reserven in Höhe von 1.800 Euro und 900 Euro für jedes weitere Fahrzeug verfügen müssen. Sollten Fahrzeuge mit einer Gesamtmasse zwischen 2,5 t und 3,5 t im Rahmen eines konzessionierten Transportunternehmens, so gilt ein Nachweis in Höhe von 900 Euro für jedes Fahrzeug.

Es erfolgt weiters eine Ergänzung iZm Kabotage dahingehend, dass eine sogenannte „Cooling off“-Periode eingeführt wird, was bedeutet, dass Kraftverkehrsunternehmen innerhalb von 4 Tagen nach Ende einer Kabotage-Beförderung keine weiteren Kabotage-Beförderungen mit demselben Kraftfahrzeug im selben Mitgliedstaat durchführen dürfen.

So weit so gut, dienen die neuen Regelungen doch einer gewissen Marktregulierung, die allerdings nur dann erfolgreich sein kann, wenn die Mitgliedsstaaten auf nationaler Ebene an der Umsetzung wohlwollend mitarbeiten. Es verhält sich im Konkreten so, dass Österreich bzw. der nationale Gesetzgeber es wieder einmal verschlafen hat, rechtzeitig für eine Anpassung der innerstaatlichen Regulative zu sorgen, sodass kein Mensch, insbesondere die mit dem Vollzug beauftragten bzw. vorgesehenen Behörden wissen, wie mit der neuen Rechtslage umzugehen ist. Es liegen keine Gesetzes- und/oder Begutachtungsentwürfe vor, sodass die Annäherung eines rechtsfreien Raums durchaus mit großer Sorge zu befürchten ist.

Offenkundig vermeint der nationale Gesetzgeber im Sinne einer Vogelstraußpolitik, dass sich die Problematik der Anpassung alleine lösen lässt, was jedoch sicher nicht der Fall ist. Die Leidtragenden sind die Kleintransporteure, die möglicherweise existenzbedrohend nolens volens keine (legalen) Transporte mehr durchführen können.



RA Mag. Christoph Rappold
Reif und Partner
Rechtsanwälte OG

graz@reifundpartner.at
www.reifundpartner.at

„Lieber Gesetzgeber, ich darf dir ins Stammbuch schreiben, dass du bislang mehr als ein Jahr Zeit hattest, um die einschlägigen Anpassungen vorzunehmen. Es bleibt nur zu hoffen, dass keine österreichische „Husch-Pfuschlösung“ zusammengezwimmert wird, denn deine normunterworfenen Kleintransporteure haben Anspruch auf eine rechtzeitige, anständige und damit rechtssichere Regelung.“



Foto: © privat



Meisterprüfungsbonus auch für das Güterbeförderungsgewerbe

Wichtig! Antragstellung innerhalb von 3 Monaten ab Prüfungstag
Absolventen der Konzessionsprüfung von Oktober 2021 haben daher noch die Chance, sich die Meister!Prämie zu holen.

Die Förderaktion

Meister!Prämie der SFG gemeinsam mit der Stadt Graz und dem Wirtschafts- und Tourismusressort des Landes Steiermark gilt auch für die Konzessionsprüfung Güterbeförderung. Für 2022 ist sie noch nicht fix.

Seit 1. Jänner 2020 werden alle Steirerinnen und Steirer für die erfolgreiche Ablegung einer Meister- oder Befähigungsprüfung einmalig mit 1.000 Euro prämiert, da dadurch ein wertvoller Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes geleistet wird. Die Meister!Prämie kann innerhalb von drei Monaten ab dem Prüfungsdatum beantragt werden.

Für wen?

- Personen mit Hauptwohnsitz in der Steiermark

Wofür?

- Meisterprüfung nach der Gewerbeordnung 1994
- Befähigungsprüfung nach der Gewerbeordnung 1994
- Fachprüfung nach dem Bilanzbuchhaltergesetz 2014
- Eignungsprüfung nach dem Güterbeförderungsgesetz 1995
- Eignungsprüfung nach dem Gelechtsverkehrs-Gesetz 1996

Wie viel?

- 1.000 Euro

Wichtige Hinweise:

- Der Förderungsantrag muss spätestens 3 Monate nach Ablegen der Prüfung eingereicht werden.
- Förderungsanträge sind ausschließlich mit Bürgerkarte oder Handysignatur über das Förderungsportal einzureichen.
- Die Förderungsaktion kann pro Person einmal in Anspruch genommen werden.

Download und Links

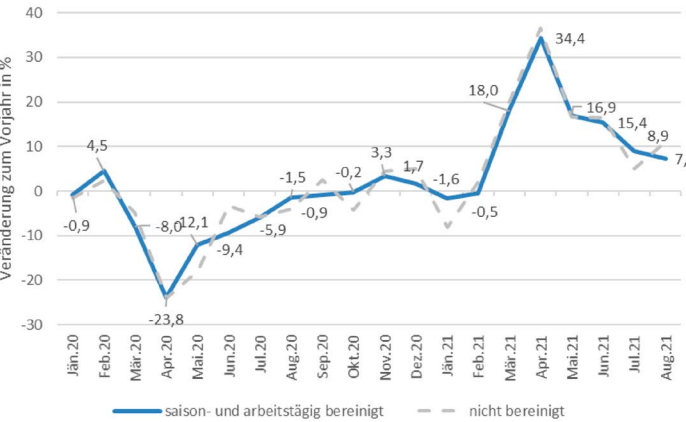
Alle Informationen zur Prämie, die Kontaktdaten und Antragstellung finden Sie online unter

www.sfg.at/f/meisterpraemie

Konjunkturtest Transport und Verkehr

Die vorliegende Auswertung des Konjunkturtests für das 3. Quartal 2021 zeigt unter den befragten Unternehmen der Verkehrsbranche erstmals optimistische Einschätzungen bei den vergangenheitsbezogenen Indikatoren. Der Blick in die Zukunft fällt weiterhin optimistisch aus und hat sich im Vergleich zum 2. Quartal nochmals verbessert.

Straßengüterverkehr – Lkw-Fahrleistung Jänner 2020 bis August 2021 auf Autobahnen, Schnellstraßen



Die Fahrleistung von Lkw ist eine wichtige Maßzahl für die Transportwirtschaft und für die konjunkturelle Entwicklung allgemein. Die blaue Linie in der Grafik zeigt die saison- und arbeitstägig bereinigte Fahrleistungsentwicklung auf Autobahnen und Schnellstraßen im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat. Die hohen Fahrleistungszuwächse ab März 2021 sind teilweise - aber nicht nur - auf die stark gesunkenen Werte 2020 zurückzuführen. Ab Mai sieht man jedes Monat Zunahmen zu 2020, die jedoch wieder stetig kleiner werden. Mit Ausnahme des Monat Jänner sind bisher im Jahr 2021 stets Zuwächse im Vergleich zu 2019 zu verzeichnen.

Quelle: ASFINAG-Maut Service GmbH, Statistik Austria, OeNB, eigene Darstellung

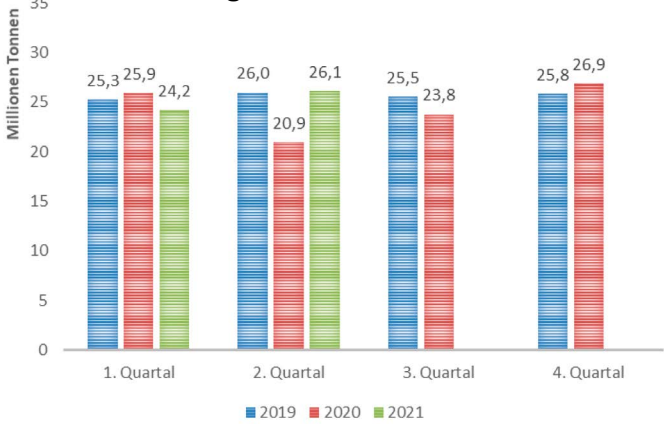
Neuzulassungen Lkw und Sattelzugfahrzeuge im Monatsvergleich

Die Monatsbetrachtung der Neuzulassungen zeigt, dass im aktuellen Jahr bis September insgesamt Zuwächse von 23% bei den Neuzulassungen von Lkw über 3,5t und Sattelzugfahrzeuge gegenüber 2020 verzeichnet werden konnten. Das bedeutet jedoch ein Rückgang von 22% im Vergleich zu den Werten aus 2019. Im September liegt der Wert der Neuzulassungen erstmals deutlich unter jenem des Vorjahres.



Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

Schienengüterverkehrsaufkommen



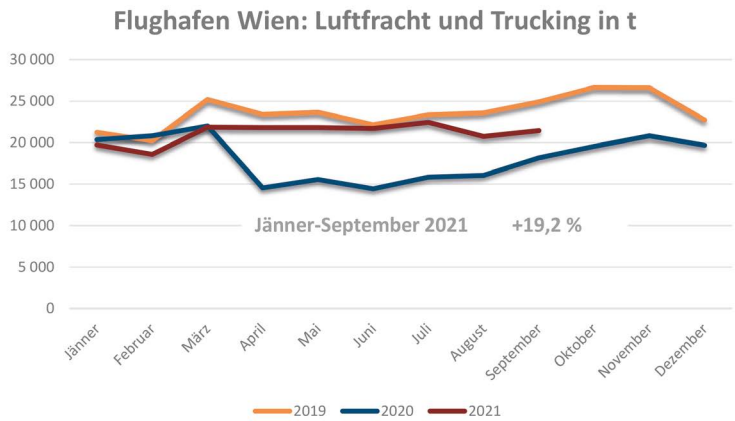
Während der ersten Corona-Phase im 2. Quartal 2020 verzeichnete der Schienengüterverkehr ebenfalls deutliche Rückgänge, die sich im Lauf der nachfolgenden Quartale verringerten bzw. auch Zuwächse zeigten. Im aktuell verfügbaren 2. Quartal 2021 ist ebenfalls ein Zuwachs des Schienengüterverkehrsaufkommens sowohl zu 2020 als auch 2019 ersichtlich.

Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

Luftfahrt – Flugverkehr am Flughafen Wien

In der Luftfracht wurde am Flughafen Wien im Jahr 2020 ein Rückgang von insgesamt 23,2% verzeichnet. Im Unterschied zum Passagierbereich ist die Entwicklung im Cargo-Segment gleichmäßiger. Damit wird die wichtige Versorgungsfunktion der Luftverkehr gerade in der Corona-Krise wieder deutlich. Im Jahr 2021 wurde bis September ein Zuwachs von 19,2% insgesamt verzeichnet. Teilweise wurde in einigen Monaten auch annähernd so viel Luftfracht wie 2019 befördert.

Quelle: Flughafen Wien, eigene Darstellung

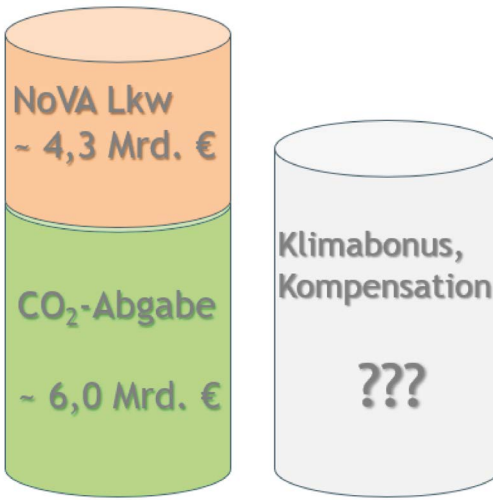


Notwendige Begleitmaßnahmen zur ökosozialen Steuerreform

Die nebenstehende Grafik verdeutlicht die hohen Belastungen, die im gewerblichen Verkehr durch die Einführung der NoVA für Lkw <3,5t sowie der CO₂-Abgabe entstehen: Insgesamt werden die Gesamtkosten auf ca. 10,3 Milliarden Euro bis 2030 geschätzt. Davon entfallen 6 Milliarden auf die CO₂-Abgabe für Lkw, Sattelzugfahrzeuge, Autobusse und Taxi sowie 4,3 Milliarden Euro auf die NoVA für Klein-Lkw. Anders als im privaten Bereich ist jedoch kein Klimabonus oder eine andere Kompensation für diese Belastungen vorgesehen.

- Annahmen:
- Anteil Lkw <3,5t mit erneuerbaren Energieträgern 40% für 2030
 - Anteil Lkw >3,5t und Sattelzugfahrzeugen mit erneuerbaren Energieträgern 20% für 2030
 - Anteil Autobusse mit erneuerbaren Energieträgern 30% für 2030
 - Anteil Taxi/Mietwagen mit erneuerbaren Energieträgern 50% für 2030
 - jährlich steigende CO₂-Abgabe nach 2025
 - jährliche Km-Leistungen und Dieselverbrauch
 - Lkw N1: 25.000 km; 15 l/100 km
 - Lkw N2: 70.000 km; 23 l/100 km
 - Lkw N3: 80.000 km; 30 l/100 km
 - Sattelzug: 150.000 km; 30 l/100 km
 - Autobus: 60.000 km; 30 l/100 km
 - Taxi/Mietwagen: 35.000 km; 9 l/100 km

Klimabelastungen im gewerblichen Verkehr 2022-2030*



* eigene Schätzung auf Basis des aktuellen Fahrzeugbestands/Neuzulassungen und deren Änderungs-raten.

Belastung

- **NoVA-Ausdehnung** für Lkw <3,5t: Belastungen für Investments in neue Fahrzeuge
- **CO₂-Abgabe**: steigende Belastungen und gleichzeitig kaum Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in Serie verfügbar
- **Investitionsprämie**: Ausschluss von Fahrzeugen -> 50 Mio. €
- **Maut**: weitere Erhöhungen eines bereits deutlich mehr als kostendeckenden Systems

Versprechen

- **Helden der Corona-Krise**: Versorgungssicherheit auch unter schwierigen Bedingungen -> Folgen von Problemen siehe UK
- **Wasserstoff Nation Nummer 1**: Forschung und Entwicklung benötigen geeignete Rahmenbedingungen und Unterstützung
- **technologieoffener Ansatz**

Für die Erreichung der Dekarbonisierung sind eine Reihe von Begleitmaßnahmen erforderlich, um eine Transformation zu schaffen. Ein Beispiel dafür ist Deutschland mit den folgenden Maßnahmen:

- Flottenaustauschprogramm: Förderung von neuem Euro VI/E/H2 -Fahrzeug bei Stilllegung eines älteren Lkw
- Wasserstoff-Förderung für Nutzfahrzeuge und Betankungsinfrastruktur
- keine NoVA
- Förderung von Ausbildungen und Weiterbildungen von Berufskraftfahrern

Ein Teil der CO₂-Besteuerung muss für Förderungen und Klimabonus im gewerblichen Verkehr zweckgebunden werden.

VBA-Gütesiegel steht für Kompetenz



„Gewusst wie – und dies möglichst zügig.“ Dies ist die Herausforderung bei einem Einsatz nach einem Unfall. Schnelles Abschleppen, Bergen und Räumen auf Autobahnen, Schnellstraßen und anderen Verkehrswegen nach Unfällen oder Pannen sind entscheidend für einen flüssigen Verkehr und löst Staus wieder auf. „Dazu braucht es aber das nötige Fachwissen und die regelmäßige Fort- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter“, so Initiator Franz Wuthe, Präsident des im Jahre 2008 gegründeten VBA Österreich.

Nur so ist gesichert, dass durch die Abläufe beim Bergen, Abschleppen von Fahrzeugen oder der Sicherung von Ladegut nicht noch mehr Schaden angerichtet wird oder entsteht. Was hat Vorrang bei einem Einsatz für uns als VBA Österreich: Die Empfehlungen und Hinweise der Fahrzeughersteller sind strikt zu befolgen. „Unser Ziel ist, dass am Ende eines Einsatzes sowohl die Auftraggeber, Polizei, Feuerwehr, der Kunde selbst, aber auch die Versicherung zufrieden sind.“

Wichtige Schnittstelle

„Der VBA Österreich versteht sich als Schnittstelle zwischen den Auftraggebern, wie Assistancen, Versicherungen, Behörden, Kammern und unseren Mitgliedern als Auftragnehmer.“ Die Kenntnisse dafür eignen sich unsere Mitgliedsbetriebe und das Abschlepppersonal durch Schulungen

und Weiterbildungsmaßnahmen an. „Unser zertifiziertes Gütesiegel ist das Zeugnis dafür“, so Präsident Franz Wuthe. „Damit gilt ein Mitgliedsbetrieb als zuverlässiger und geeigneter Ansprechpartner im Falle eines Einsatzes.“

Die moderne Fahrzeugtechnik, etwa Elektrofahrzeuge, die Verkehrslichte machen eine zügige Abwicklung einfach nötig. Das freiwillige Gütesiegel – nicht alle Mitgliedsbetriebe haben es – hat eine Gültigkeit von vier Jahren. Der Anforderungskatalog ist für jeden Betrieb eine Herausforderung. Aber auch gleichzeitig eine Garantie für den Kunden, dass es sich dabei um einen leistungsfähigen Fachbetrieb handelt. Ein VBA-Betrieb mit einem Gütesiegel garantiert, dass er rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr einsatzbereit ist und moderne Fahrzeuge nach dem letzten Stand der Technik hat, sowie sach- und fachkundiges Personal einsetzt. In Zu-

sammenarbeit mit Zivilingenieuren oder TÜV werden die Mitgliedsbetriebe auf ihre personelle, betriebliche und technische Leistungsfähigkeit hin überprüft. Die VBA-Schulungen werden in Zusammenarbeit mit der mit der technischen Akademie Bergen und Abschleppen (kurz TABA) angeboten.

Transparente Kosten

Weil es beim Bergen, Räumen und Abschleppen am Ende des Tages natürlich auch um die verursachten Kosten geht. Franz Wuthe: „Wir führen im Verband die regelmäßige Erhebung der Preis- und Strukturumfrage unter den Mitgliedern durch. Das Ergebnis dieser Umfragen dient als Branchenbarometer und spiegelt Durchschnittspreise wieder. Diese dienen dann auch als Orientierungshilfen für Behörden, Versicherungen und Gerichte. Damit ist es möglich,



die Angemessenheit von Berge- und Abschleppkosten zu überprüfen.“ „Wir sehen unsere Aufgabe als VBA Österreich auch darin, die Mitgliedsbetriebe in den aktuellen Techniken des Bergungs- und Abschleppwesens und der Kranarbeiten in diesem Zusammenhang zu unterrichten und zu informieren. Weiters natürlich auch in juristischen Fragen des Berufszwei-

ges. Dazu gehören auch die neuesten gesetzgeberischen Maßnahmen und Vorschriften“, so Franz Wuthe. „Mit unseren Schulungen und durch unsere Schulungen kommt es auch zur Schaffung einer Plattform innerhalb des Verbandes und zum Erfahrungsaustausch, der sehr nützlich für jeden von uns ist“, erklärt Präsident Franz Wuthe.

Zur Person FRANZ WUTHE

Seit 1979 war Betrieb keinen Tag geschlossen Franz Wuthe machte sich mit 1. Oktober 1973 als Mechanikermeister selbstständig. Vorher war er in der Versuchsabteilung im Puchwerk Graz-Thondorf tätig. Sein erster Standort war in der Heinrichstraße, wo er eine Tankstelle übernahm. 1978/1979 übersiedelte er an den Karlauergürtel und seit damals ist der Betrieb täglich rund um die Uhr geöffnet. 1980 wurde er gerichtlich zertifizierter Sachverständiger. Sein Unternehmen besteht aus der Werkstätte und dem Abschlepp- und Bergedienst ATSW Wuthe. Im Unternehmen gibt es - leicht schwankend - 25 Mitarbeiter. Darunter sind Fachkräfte, die besonders fürs Abschleppen, Bergen und Räumen regelmäßig geschult werden.

„Gemeinsam sind wir stärker ...“

... und damit wird auch unsere Stimme gehört“, erklärt Initiator Franz Wuthe die Gründung des Verbands der Berge- und Abschleppunternehmen (VBA) Österreich im Jahre 2008. „Bis dahin hat sich keiner um unsere Anliegen gekümmert.“ Man entschied sich damals für eine Kooperation mit der Deutschen Akademie für Bergung und Abschleppen (TABA) in Wuppertal.

Der VBA Österreich zählt gewerbeübergreifend mit seinen Kfz- und Abschleppunternehmen rund 100 Mitglieder und ist in jedem Bundesland vertreten.

Großes Augenmerk wird darauf gelegt, dass das Räderwerk aller Beteiligten gut ineinandergreift. Ein „Lehrbeispiel“, wenn das nicht funktioniert: Ein nicht in Österreich zugelassener Lkw verunglückt auf der Autobahn - zum Glück ohne Zusammenstoß und Personenschaden - und verliert seine Ladung Bretter. Es folgt ein Polizeiruf mit einem ausländischen Fahrer am Telefon: „Unfall, bitte kommen.“ „Noch heute steht das Fahrzeug bei uns am Lagerplatz und nicht alle Kosten wurden beglichen“, so Präsident Franz Wuthe.



Helmuth Esser hat viele Länder mit seinem Lkw bereist, vom Nordpol (I.) bis nach Persien.

Esser Transporte – die nächste Generation übernimmt mit Optimismus und vollem Einsatz

Nach über 50 Jahren im Transportgewerbe legt Helmuth Esser sein kleines, aber feines Unternehmen in die Hände seiner Tochter Ines. Eine gute Entscheidung, ergänzen sich doch so Erfahrung und Innovation – eine fruchtbare Kombination um darauf weiter aufzubauen.

Oft sind es die Umwege, die Menschen zu ihrer eigenen Berufung finden lassen. So auch bei Ines Esser, die Dolmetsch – Türkisch übrigens – studierte. Den Bachelor hat sie in der Tasche, den Master will sie neben ihrer neuen Aufgabe als Firmenchefin der Esser Transport- und Handelsgesellschaft m.b.H. trotzdem machen. Ihr Credo: „Was ich beginne, mache ich auch fertig. Auch wenn ich jetzt eine

ganz andere berufliche Richtung gewählt habe, so ist mein Studium bestimmt nicht umsonst, denn alles im Leben ist für etwas gut“. Ines Esser weiß was sie will. Das zeigt sich auch darin, dass es ihr sehr wichtig war, noch zum Herbsttermin die Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe abzulegen, um für ihre neue Aufgabe im Betrieb bestens gerüstet zu sein.

Den elterlichen Weg fortzusetzen, ist nicht jedermanns Sache; die junge, sympathische Frau sieht darin aber Potenzial und der 70. Geburtstag ihres Vaters war Anlass, die Chance zu nutzen etwas Eigenes aufzubauen. Unterstützung bekommt sie dabei vom Vater, der trotz Pensionierung vor einigen Jahren nach wie vor ganz viel Freude am Fahren hat und noch lange nicht ans Aufhören denkt.

Foto: © ESSER (5)

„Mein Großvater, Johann Esser, gründete das Transportunternehmen 1946. Sein erstes Fahrzeug war ein Traktor. Mein Vater, Helmuth, übernahm die Firma in den 1980er Jahren und führte bis Ende der 1990er Jahre internationale Kühler-Transporte durch. Bis heute werden von ihm hauptsächlich Rund- und Edelholz- sowie Futtermitteltransporte europaweit durchgeführt. Zudem stehen Fahrtenvermittlung und Sattelvermietung auf der Tagesordnung. Unser Auftragsvolumen übersteigt unsere Kapazitäten bei Weitem, sodass wir intensiv mit Subfirmen zusammenarbeiten. Daher werde ich meinen Tätigkeits-Schwerpunkt dahingehend richten, den Dispo-Bereich weiter auf- und auszubauen und die Administration zu modernisieren“, beschreibt Ines Esser kurz die bisherige Firmengeschichte und ihre Pläne.

Obwohl die neue Herausforderung mit einer großen Verantwortung und hohem persönlichen Einsatz verbunden ist, freut sich Ines Esser darüber, eigene Entscheidungen treffen zu können und unabhängig zu agieren. „Das mir entgegengebrachte Vertrauen stärkt mich sehr, macht mich glücklich und dankbar. Wichtige Entscheidungen werden wir aber auch in Zukunft gemeinsam treffen“, betont sie. Nicht alles wird sich ändern. Der persönliche Kundenkontakt und die Bereitschaft explizit auf Kundenwünsche- und -bedürfnisse einzugehen, werden weiter Firmendevisen sein, genauso wie flexibles und verlässliches Handeln. Stets wurden Kunden und Partner wertschätzend behandelt, ein Muss auch für die neue Firmenchefin, die Ehrlichkeit, Menschlichkeit und Handschlagqualität für die wichtigsten Schlüssel zum Erfolg hält. Der Blick von Esser-Transporte ist nach vorne gerichtet, wo gesundes Wachstum und enge Zusammenarbeit mit qualifizierten Subfrächter*innen an vorderster Stelle stehen.

Mit und im Betrieb aufgewachsen, seit der Schulzeit immer wieder in einer großen Disposition/Transportabteilung eines Produktionsbetriebes tätig, geht sie gut ausgebildet, doch mit großem Respekt, an ihre neue Aufgabe heran und verliert so weder ihre Verantwortung noch ihre Chancen aus den Augen. Beste Voraussetzungen dafür, dass die Firmenübernahme zum Erfolg wird.



Boxenstopp

Wordrap



Geschäftsführerin Ines Esser mit ihrem Vater und Gesellschafter Helmuth Esser

Was macht Ihnen an Ihrem Beruf besonders Spaß?
Ines Esser: Die Abwechslung, denn kein Tag ist wie der andere, man muss in den verschiedensten Bereichen am Ball bleiben und rostet so nicht ein.
Helmuth Esser: Die täglich neuen Herausforderungen und dass ich viel herumgekommen bin und stets selbst die Entscheidungen treffen konnte.

Wäre ich kein Frächter, wäre ich ...
Ines Esser: ... im Bildungs- und Integrationsbereich tätig.
Helmuth Esser: ... dem Wunsch meiner Mutter nachgekommen und Pfarrer geworden.

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten, was wäre das?
Ines Esser: Ich würde den Beruf „Krafftfahrer“ für junge Menschen attraktiver und familienfreundlicher gestalten und versuchen, das Image des „Krafftfahrers“ zu verbessern.
Helmuth Esser: Ich würde „Hilfsarbeiter-Tätigkeiten“ der Fahrer abschaffen (z. B. Lagerist für Großkonzerne bei Verladung) und mich für mehr Anerkennung und Unterstützung seitens des Staates für das Transportgewerbe einsetzen.

Factbox

Firma:
Ines ESSER Transport- und Handelsgesellschaft m.b.H.

Geschäftsführerin: Ines Esser
Gesellschafter: Helmuth Esser

Firmensitz:
Dorfstraße 34a, 8831 Niederwölz
Tel.: +43 (0) 664 33 21 468

Gründungsjahr: 1946
Mitarbeiter: 2
Fuhrpark: 1 Lkw
Kernkompetenz: Rundholztransport, Handel mit Rundholz und Futtermittel



Fritz OSWALD GmbH – ein Familienunternehmen, das Verantwortung übernimmt

Das südsteirische Unternehmen Fritz Oswald GmbH sorgt mit seinem Team dafür, dass frisches und tiefgekühltes Obst und Gemüse sowie besondere Tiefkühlprodukte in bester Qualität in die Regale der großen Supermärkte kommen.
Im September dieses Jahres erhielt der Familienbetrieb das steirische Landeswappen.

Fritz Oswald GmbH ist ein zukunftsorientiertes Unternehmen, das seit seiner Gründung vor beinahe sechs Jahrzehnten frisches sowie tiefgekühltes Obst und Gemüse von über 250 regionalen Erzeugern direkt zu den Händlern bringt. Besonderes Augenmerk wird dabei auf hohe Qualität, Nachhaltigkeit und Regionalität gelegt. „Alle Maßnahmen, die in unserem Unternehmen durchgeführt werden, haben

immer auch den Erhalt und die Förderung der Umwelt zum Ziel“, so Geschäftsführer Fritz Oswald.
Die Geschichte der Fritz OSWALD GmbH basiert auf der Vermarktung von steirischem Obst, Gemüse und Waldfrüchten. Der Hauptsitz des Betriebes ist in Maierhof/Gleinstätten. Seit der Gründung 1964 durch Fritz Oswald sen. ist die Firmengeschichte geprägt durch familiären Einsatz und

Innovationskraft. 1982 wurde mit dem Kauf des Obstlagers Prebensdorf in der Oststeiermark das Fundament des heutigen Apfelhandels gelegt. Ein stetiger Ausbau der Betriebsstandorte prägte die darauffolgenden Jahre. 1985 stiegen die beiden Söhne, Günter und Fritz Oswald jun., in das Unternehmen ein. Neue Einkaufs- und Verkaufsgebiete wurden erschlossen, das Sortiment weiter ausgebaut und zahlreiche weitere



Fotos: Fritz Oswald GmbH (6)



Linke Seite, Bild links: die modernisierte Firmenzentrale in Gleinstätten mit großflächiger Solaranlage für eine ressourcenschonende Produktion
Linke Seite, Bild rechts: Landeshauptmann Hermann Schützenhöfer gratulierte der Familie Oswald zur Überreichung des steirischen Landeswappens.
Rechte Seite: die beiden Geschäftsführer Günter und Fritz Oswald vor ihrer Firmenzentrale

Boxen stopp

Wordrap



Geschäftsführer Fritz Oswald

Was macht Ihnen an Ihrem Beruf besonders Spaß?
Durch unsere Produktvielfalt im Jahreslauf ist er sehr abwechslungsreich und herausfordernd. Somit kommt nie Monotonie auf.

Wären Sie kein Frächter, wären Sie ...?
... in einem organisatorischen Bereich tätig.

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten, was wäre das?
Zum einen Öffentlichkeitsarbeit betreiben, um das Image der Frächter zu verbessern, zum anderen Spielräume schaffen, damit Kleinigkeiten, wie einige Minuten Fahrzeitüberschreitung, weniger drastische Konsequenzen haben.

Factbox

Firma:
Fritz OSWALD GmbH

Geschäftsführer
Fritz und Günter Oswald

Sitz:
Maierhof 48
8443 Gleinstätten
Tel.: 03457/22 37 32
Internet: www.obst-oswald.at

Gründungsjahr: 1964

Mitarbeiter: ca. 90

Fuhrpark: 8 Lkw; 2 MW, 2 HZ, 4 Sattelzüge – alle mit Multitemp ausgestattet

Kernkompetenz:
Obsthandel, Tiefkühlprodukte

Wir gratulieren zur bestandenen Konzessionsprüfung

Hermann Gert Binder | Gratwein-Straßengel
 Márta Biró | Bad Blumau
 Werner Brunner | St. Margarethen bei Knittelfeld
 Ines Esser, BA | Graz
 Rebecca Harrer, MSc. | Peggau
 Anita Häusler | Lobmingtal
 Andreas Hofer | Stubenberg
 Christian Siegfried Hölzlauer | Kammern
 Gabriele Jetzinger | Wald am Schoberpass
 BM Ing. Michael Siegfried Kaltenegger | Murau
 DI (HTL) Johann Klug | Deutschlandsberg
 Josef Knabl | Graz
 Andreas Peter Kottinig | Judendorf
 Markus Kügerl | Kloster
 Kariem Leitenbauer | Kapfenberg
 Kurt Johann Leitner | Fohnsdorf
 Dietmar Andreas Maier | Wolfsberg
 Matthias Franz Moser, MSc. | Murau
 Thomas Perl | Gleisdorf
 Anja Riegler | Köflach
 Monika Schaffhauser | Deutschfeistritz
 Mag. Andrea Stadler | Graz
 Maximilian Thurner | Keutschach
 Jonathan Theodor Walter | Nüziders



Foto: © wavebreakmedia/shutterstock.com

Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe in der Steiermark

Frühjahr 2022

Infoabend (Wifi)
20. Jänner 2022

Fachkurs (Wifi)
Termine:
7. März bis 25. März 2022

Prüfung
Schriftlicher Termin:
20. April 2022
Mündlicher Termin:
26. bis 28 April 2022

Anmeldung

Anmeldungen zur Prüfung sind spätestens 6 Wochen vor dem jeweiligen Prüfungstermin beim Amt der Stmk. Landesregierung, Abteilung 12 – Wirtschaft und Tourismus Referat Wirtschaft und Innovation Nikolaipplatz 3, 8020 Graz
 Tel.: 0316/877-7939
 Mail: wirtschaft@stmk.gv.at
www.verwaltung.steiermark.at/a12, einzubringen.

Den Anmeldungen zu den Prüfungen sind anzuschließen:

- allfällige Anträge auf Ausstellung von Bescheinigungen gemäß § 14 BZP-VO samt den hierfür erforderlichen Unterlagen oder bereits ausgestellte derartige Bescheinigungen,

Foto: © Münzer Bioindustrie

- Urkunden zum Nachweis des Vor- und Familiennamens.

Kaufmännische Vorbereitung

Vor Besuch des fachlichen Vorbereitungskurses empfehlen wir das Unternehmertraining zu besuchen. Die Kurstermine sind im Wifi-Kursbuch oder unter www.stmk.wifi.at ersichtlich.

Schwerpunkte der Ausbildung

- Kostenstellenrechnung, Kostendeckungsbeitrag
- Indexberechnung, Umsatzsteuerberechnung
- Frachtrecht, Schadenersatzrecht
- Arbeitnehmerschutz- und Arbeitszeitrecht sowie Kollektivverträge
- Beförderungsverträge (CMR), Frachtgeschäfte, Zollrecht
- kombinierter Verkehr
- Unternehmensorganisation, Betriebsführung
- EU-, Gewerbe-, Berufszugang
- Güterbeförderungsgesetz, Tarife, Gesellschaftsrecht
- Versicherungsrecht, Steuerrecht
- grenzüberschreitender Verkehr und int. Rechtsvorschriften
- techn. Normen und techn. Betrieb
- Straßenverkehrssicherheit, Verkehrsgeografie, Telematik



V.l.n.r.: Cornelia Münzer, Michael Münzer, LH Herman Schützenhöfer, Ewald-Marco Münzer, Kerstin Münzer

Münzer Bioindustrie

„Ein sehr besonderer Tag für uns“

„Es ist uns eine große Ehre, vom Landeshauptmann Hermann Schützenhöfer das Landeswappen der Steiermark verliehen bekommen zu haben.

Wir stehen zu unserer Heimat Steiermark und werden auch in Zukunft weiter in diese investieren.

Ein großer Dank gebührt unseren Mitarbeitern & Mitarbeiterinnen die jeden Tag mit vollem Einsatz in unserem Familienunternehmen ihr Bestes geben“, erklärt Familie Münzer unisono.

Seit mehr als 30 Jahren ist das Familienunternehmen: Ein Name. Eine Familie. Ein Unternehmen. „Vom Abfall zur Energie“ – Die Münzer Bioindustrie

„Münzer Bioindustrie“ wurde 1991 von KommR Ewald Münzer gegründet und ist überaus erfolgreich mit der Entsorgung von flüssigen und festen Abfällen, der Sammlung und Verwertung von Altspeisefeststoffen für die Biodieselproduktion sowie für die technische Reinigung von Industrieanlagen spezialisiert.



LENKPROTOKOLL

Vortrag des Arbeitsinspektorats zum Thema Lenkprotokoll

Vortragende:

Ing. Ewald Grof, AI Wiener Neustadt

• Lenkerprotokoll-Verordnung, rechtliche Inhalte, Verpflichtungen des Arbeitgebers, Zeitgrenzen

Ing. Günter Reisner, AI Steiermark

• Was kontrolliert die Arbeitsinspektion? Kann ich mich darauf vorbereiten?

Termin: 2. Februar 2022
Beginn: 15 Uhr
Ort: Europasaal in der WKO | Körblergasse 111-113, 8010 Graz
Programm:

- Vortrag
- anschließende Frage-Runde
- Ausklang bei Brötchen + Getränken
- Namhafte Aussteller stellen Software-Lösungen vor und stehen für Fragen zur Verfügung

Anmeldung: bis 26. Jänner 2022 unter lenkprotokoll@wkstmk.at
 Geben Sie dazu Ihren vollständigen Namen, Firma, teilnehmende Personen und Adresse an.

Aussteller:  Arbeitsinspektorat Steiermark

TachoEASY
 Disposition & Telematik 4.0

GPS 365

JoB DOKU

MTrack
 by ITBinder

BizzNet
 mobile solutions

ICARD
www.icard.at

fracon
 Franz Connectivity

Alles zum Lenkprotokoll

NUTZFAHRZEUG-KOMPETENZZENTRUM

Service – Reparatur – Fahrzeugbau – Transporter – Lkw – Baumaschinen

Fehlerdiagnostik mittels Tester (Würth Bosch) bearbeiten und löschen

Motor-, Getriebe- und Retarder-Instandsetzung

Elektrik- und Elektronik-Instandsetzung

Aufbau – Anhänger – Rahmenausrichtung

Pritsche-Planen, Hecktüren, Heckklappen, Hakengeräte, Absetzkipper, Achsschenkelager, Komplett- und Teilreparaturen von Hilfs- und Haupttrahmen, Schweiß- und Ausbesserungsarbeiten (auch Aluminium, Edelstahl), Erneuerung der Achsen, Umbau oder Nachrüsten sämtlicher Teile auf Kundenwunsch, Kompletterneuerung von Planen inkl. Beschriftungen

Reparatur-Koffer – Kühlkoffer – Pritschen – Container

Auflieger – Anhänger – Silos – Sonderfahrzeuge – Schubboden

Reparatur der Böden oder Tausch, Hydraulik, Verschlüsse

Tiefelader – Hydraulik

Lenkachsen, Bremsen, Rampen, Fahrzeugelektrik

Wabco – Knorr – Haldex Bremsen sowie Achsen SAF – BPW – JOST Reparaturen

Radlager, Federbrieten, Anhängerkupplungen, Lagerungen, Parametrierung, Liftachsüberprüfungen, Luftfederüberprüfungen inkl. Einstellung, ABS/EBL – Elektronik

Havarie-Reparaturen – Lackierungen – Instandsetzungen – Sandstrahlen – Alu-Schweißen

Übernahme der Versicherungsabwicklung, Begutachtung mit Sachverständigen

Service & Reparatur von Kühl- und Heiz-Aggregaten

Kühler: Carrier & Thermoking oder Frigoblock, Eberspächer, Webasto

Meiler Service Stützpunkt

Kipper, Heckklappen, Bordwände, Hydraulik-Kippstempel-Schläuche

Hydraulikarbeiten

Vom LBW-Kran bis hin zu Absetzkippern

Reifendienst & Reparatur – Achsvermessungen

Windschutzscheiben Reparatur & Tausch

Begutachtungen & Überprüfungen

Bremsprüfstand § 57a-24a-24-B, Tacho analog/digital, Kran, Ladebordwand, Lärmzertifikat, ADR-Ladesicherheitszertifikat

Pannendienst, Mobiler Notdienst und 24-Std.-Abschleppdienst

Wir reparieren alle Fahrzeugtypen auch vor Ort zur Weiterfahrt oder zur Fahrt in die Werkstätte. Unser Ersatzteillager garantiert eine schnelle Verfügbarkeit benötigter Teile.

Unsere Eigenvertriebsprodukte:

Ladebordwand DHOLLANDIA, Kässbohrer, Benalu-Alukippen & Auflieger, Kässbohrer – Tiefelader, Wielton-Alukippen & Auflieger

Unsere Kooperationsprodukte:

TATRA PHOENIX & DAF Holland

Sämtliche Garantie- und Gewährleistungsabwicklungen vom Hersteller werden von uns unterstützt.

+ NUR EIN ANSPRECHPARTNER
 + FULL SERVICE
 + ZEITERSPARNIS
 = IHR GEWINN

ac truck & trailer GmbH

www.sw-truck-trailer.at



TECHNOLOGIE UND KOMFORT MACHEN IHREN JOB LEICHTER ALS JE ZUVOR.

NEUE MULTIJET, MOTOREN

KEYLESS ENTRY AND GO*

KABELLOSE SMARTPHONE LADESTATION*

10" TOUCH-DISPLAY U-CONNECT NAVI*

Kraftstoffverbrauch Ducato Kastenwagen kombiniert (WLTP): 7,5 – 9,6 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 195 – 251 g/km. Symbolfoto. * optional verfügbar. ** Angebotspreis gültig für das Modell Ducato 290.0LM.8 inkl. Option SM4. Angebot für Unternehmer gem. UGB. Nicht gültig für Flottenkalkulationen und bereits zugelassene Neufahrzeuge. Mit anderen Aktionen nicht kombinierbar. Alle Angaben ohne Gewähr. Stand 09/2021.

SAPPER
 Autos für alle Lebenslagen

Bundesstraße 90, 8740 Zeltweg
 Tel. 03577/26677, www.sapper.co.at



Merry Christmas



Wir wünschen Ihnen und Ihren Familien
ein frohes Weihnachtsfest
und viel Erfolg im neuen Jahr.

Ihr asko Team