

VOLLE FAHRT

VOL. 1 / 2023

Das Magazin der steirischen Frächter

LET'S SWING
auf der
Frächtertagung 2023



KOLLEKTIVVERTRAG
2023

SCHUTZVERBAND SETZT
TRANSPORTEURE UNTER DRUCK

ac
ac truck & trailer GmbH
SERVICE | REPARATUR | FAHRZEUGBAU

**IHR
FULL-SERVICE
PARTNER**
JETZT IM WIRTSCHAFTSPARK
FÖHRENWALD
Siegfried Theiss-Straße 20
2700 Wiener Neustadt

EINLADUNG zur **FIRMENERÖFFNUNG**
6.5.2023 um 10.30 Uhr bis open end

Logos of various partners: STUMMER, DHOLLANDIA, HMF JOAB, Kässbohrer, WIELTON, Goldhofer, FAYMONVILLE, Langendorf, Ford, Carrier, BP, SAF Holland, KNORR-BREMSE, MEILLER, ZF, Webasto, Eberspächer, WABCO, KRONE, SCHMITZ CARGOBULL, HIAB.

FÜR ALLE DIE SCHON HEUTE EINE INDIVIDUELLE LÖSUNG FÜR DIE ZUKUNFT SUCHEN!

EnergieDirect

Shell GTL Fuel
Beitrag für saubere Luft durch Senkung der lokalen Emissionen

HVO 100 REGENERATIV
Bis zu 90% weniger CO₂ Emissionen

DCC energy austria
OMV ECO MOTION DIESEL
20% Einsparung an CO₂ Emissionen*
*im Vergleich zu herkömmlichem Diesel

WEGBEREITER FÜR DEN ZUKÜNTIGEN EINSATZ VON E-FUELS

www.energiedirect.at www.dcc-energy.at

Sehr geehrte Damen und Herren!
Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Einige von euch werden schon auf die Auszahlung des Energiekostenzuschusses warten, einige warten noch immer auf die Pauschalförderung, weil ihre Treibstoffmehrkossten 6.666 Euro nicht überschritten haben. Aber ein kleiner Strohhalm ist vorhanden. Dennoch werden die Dieselfloater auch im Jahr 2023 unsere ständigen Begleiter sein. Eine Entspannung ist jedenfalls noch nicht in Sicht. Für die Abfalltransporte hat das grüne Ministerium für das Jahr 2023 noch zusätzlich eine Bürde gebracht: Denn nun müssen innerösterreichische Abfalltransporte mit mehr als 10 t auf die Schiene, wenn mehr als 300 km zu-

rückgelegt werden. Diese Kilometergrenze wird in den kommenden Jahren noch schrittweise auf 100 km sinken – im Detail dazu gibt es mehr auf Seite 7.

Trotz der großen Herausforderungen blicken wir nicht nur positiv in die Zukunft, sondern wieder einer Fachgruppentagung mit spannenden Themen entgegen. Die Fachgruppentagung findet am Samstag, den 6. Mai 2023, erneut im Messecenter Graz statt, nur dürfen wir heuer zu späterer Stunde einladen. Um 15 Uhr startet unsere Leistungs- show, wieder mit vielen Herstellern und Aufbauern sowie Lkw-affinen



Obmann Peter Fahrner

Euer Obmann
Peter Fahrner

Inhalt

Fachgruppe aktuell

Schutzverband setzt (Klein-)Transporteure zunehmend unter Druck: „Entsorgen ist nicht gleich Transport zum Entsorger“
Bundesministerium zwingt Abfalltransporte auf die Schiene

6
7

Verkehrsinfo national

Bundesabfallwirtschaftsplan 2023	8
Neuer Online-Rageber Ausländerbeschäftigung	8
Mauttarifverordnung 2022	8
Kollektivverträge 2023: Lohntabellen KV-Kleintransporteure und Fahrradboten	14
Lohntafel Güterbeförderung Arbeiter konzessioniert	15
Veterinärbehördliche Einfuhrvorschriften sehen Prüfpflicht für Heimtiere vor	16
Bestehende Konzessionen bleiben aufrecht, trotz neuem Mobilitätspaket	20

Verkehrsinfo international

EU:	Gewerbliche Beförderung im verbrauchsteuerrechtlich freien Verkehr	22
Ukraine:	Elektronische Warteschlange für Lkw an der ukrainisch-polnischen Grenze	22
Italien:	Fahrverbotskalender 2023 Provinz Bozen	23
Deutschland:	Lkw-Maut 2023	23
Vereinigtes Königreich:	Verbandskästen müssen 2 Gesichtsmasken beinhalten	24
	Änderungen für EU-Transportunternehmen im Handels- und Kooperationsabkommen	25
	Neue Regelung zur Bekämpfung der illegalen Einreise	25
EU/Russland:	Sanktionen – Änderungen der Bestimmungen in Bezug auf das Ölembargo	26

Transport Service

Grundumlage	30
E-Zustellungen – USP Unternehmerserviceportal	31
WIFO-Sonderauswertung Konjunkturtest Güterbeförderung Jänner 2023 (Q1/23)	33
Online-Lkw-Kalkulationstool inklusive Downloadmöglichkeit	37
Transporteure A-Z: Melden auch Sie sich an!	37
Raketenwissenschaft mal Pi(π)	38
Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex – Kleintransportgewerbe	39
Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich	39
WKO-Benutzerverwaltung	39

Boxen stopp

Termine – Konzessionsprüfung 2023/2024	40
Pfuscherbekämpfung: Meldungen online möglich	42
Friends on the Road: Gemeinsames Auftreten ist das Gebot der Stunde – jetzt LogCom-Mitglied werden!	42
Transporteure auf medialem Überholkurs	44
Transportrait: Schor Trans GmbH	46
Transportrait: Johann Schlacher Kfz-GmbH	48
Wir gratulieren zur bestandenen Konzessionsprüfung	50



Vom Vortrag auf den Tanzboden

Fachgruppentagung 2023

6. Mai in der Messehalle A in Graz

Impressum: Volle Fahrt – Ausgabe 65
Herausgeber: Fachgruppe f. d. Güterbeförderungsgewerbe, Redaktion: FG f. d. Güterbeförderungsgewerbe Steiermark, 8021 Graz, Körblergasse 111-113, Tel.: 0316/601-638, Fax: 0316/601-735, E-Mail: befoerderung.gueter@wksmk.at, Internet: <http://wko.at/stmk.transportiere>; Titelbild © MCG, Krug; Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz, Anzeigenverkauf: TopMedia-Agentur Andreas Bunderla – Tel. 0664/45 41 124; Fotos: © WKO; print-verlag; Fotolia.com; Länderbuttons: © Helmut Niklas; © dip/Fotolia.com; Druck: Medienfabrik Graz; © Druck- und Satzfehler vorbehalten

Fachgruppentagung 2023: Am 6. Mai wird ab 15 Uhr aufgefrächtert!



Nicht nur der Mai macht laut Volksliederarchiv bekanntlich alles neu. Diesmal hat auch die steirische Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe neue Ideen für die Frächtertagung am 6. Mai.

Die traditionelle Leistungsschau mit der umfassenden Fahrzeug- und Aufbauten-Ausstellung der Hersteller sowie den Präsentationsständen der transportaffinen Branchen werden diesmal im Messecenter Graz ab 15 Uhr starten.

Der offizielle Tagungsbeginn mit den Vorträgen ist für 17 Uhr angesetzt. Ein gemütliches Essen mit musikalischer Umrahmung und Tanzmöglichkeit findet im Anschluss statt. Diesmal wird gefeiert und kräftig aufgefrächtert. Die Einladungen werden Ihnen noch zugeschickt.



LET'S SWING

Schutzverband setzt (Klein-)Transporteure zunehmend unter Druck: „Entsorgen ist nicht gleich Transport zum Entsorger“

Weil Transportfirmen, die hauptsächlich Übersiedlungen erledigen, aber auf Wunsch auch entrümpeln und Entsorgung anbieten, ist der Schutzverband für Umweltkriminalität wieder aktiv und sendet Unterlassungserklärungen mit 800-Euro-Zahlungsaufforderungen aus.

In den vergangenen Tagen flatterten bei einigen (Klein-)Transporteuren, die Umzüge anbieten, Zahlungsaufforderungen und Aufforderungen zur Unterzeichnung einer Unterlassungserklärung von einem gewissen Schutzverband für Umweltkriminalität (www.schutzverbandumwelt.at) ins Haus. Dabei handelt es sich um einen eingetragenen Verein, dessen Vorstand zum Teil aus großen Entsorgungsbetrieben besteht, die auch in einzelnen Bundesländerfachgruppen der Entsorger sitzen. Vorgegangen wird gegen Umzugsfirmen (Transportfirmen), wenn auf der Website unter Leistungsangebot auch Entsorgung angeboten wird, ohne eine Gewerbeberechtigung für die Entsorgung zu haben. Leider handelt es sich in den meisten Fällen um eine Formulierungsunschärfe. Denn tatsächlich werden richtigerweise Transporte zum Entsorger angeboten und nicht die Entsorgung selbst, und das ist mit dem Gewerbeschein des Kleintransports bzw. Güterbeförderers legitim. Daher besteht von Seiten der Fachgruppe Güterbeförderung nun der dringende Rat, auf der Website und bei anderen Angeboten die „Entsorgung“ auf „Transport zum Entsorger Ihres Wunsches“ zu korrigieren. Ganz korrekt wäre es in weiterer Folge, wenn die Rechnung beim Entsorger direkt vom Auftraggeber des Transportes bezahlt und nicht vom Transporteur vorfinanziert wird.

Wenn auch die Entrümpelung angeboten wird, so sollte dies 30 Prozent des im Wirtschaftsjahr vom Gewerbetreibenden erzielten Gesamtumsatzes nicht übersteigen, um laut §32 der Gewerbeordnung als Nebenrecht zu gelten. Wirbt man mit der Entrümpelung im Nebenrecht, sollte das Hauptgewerbe des Transportes jedenfalls eindeutig ersichtlich sein. Übersteigt man als Unternehmen die 30 Prozent, so müsste man zusätzlich das freie Gewerbe des Entrümpfers anmelden. Auch wenn man Aufträge annimmt, wo nur entrümpelt wird.

Sollten auch Sie vom Schutzverband für Umweltkriminalität ein Schreiben erhalten haben, kontaktieren Sie bitte Ihre Fachgruppe: [befoerderung.gueter@wkstmk.at](mailto:bevoerderung.gueter@wkstmk.at)



Foto: © DevKer/ Fotolia.com

Zur Erinnerung:

Auch wenn Sie nur ab und zu Abfall transportieren, so sollten Sie im Transporteur A-Z des Fachverbandes eingetragen sein: <https://tinyurl.com/yvaymd93>

Weiters sollten Sie sich im EDM-Portal registrieren – nicht nur beim Transport von gefährlichem Abfall, sondern auch bei nicht gefährlichem Abfall: <https://tinyurl.com/mw9tph6t>

Sollten Sie Abfälle nicht nur zum Entsorger transportieren, sondern einzelne Teile sammeln, so brauchen Sie auch eine Abfallsammelerlaubnis nach §24a Abfallwirtschaftsgesetz.

Nähere Infos und Ansuchen unter: <https://tinyurl.com/4z5b4try>



Bundesministerium zwingt Abfalltransporte auf die Schiene

Seit 1. Jänner 2023 kommt das novellierte Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (AWG) zum Einsatz. Auch für Abfalltransporteure heißt es „aufgepasst“, da auf die Schiene Zug um Zug umgelagert wird.

Besagter §15 Abs. 9 AWG sagt: Transporte von Abfällen mit einem Gesamtgewicht von mehr als zehn Tonnen mit einer Transportstrecke auf der Straße von über 300 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2023 per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotenzial (z. B. Antrieb mittels Brennstoffzelle oder Elektromotor) zu erfolgen. Ab 1. Jänner 2024 wird die Transportstrecke in Österreich auf 200 km zugunsten der Schiene reduziert, und ab 1. Jänner 2026 ist ab 100 km Transportstrecke in Österreich die Schiene verpflichtend. Dies gilt nicht, wenn nachgewiesen wird, dass von der Bahn keine entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden können, oder wenn beim Bahntransport die auf der Straße zurückzulegende Transportstrecke für die An- und Abfahrt zu und von einer der am nächstgelegenen Verladestellen im Vergleich zum ausschließlichen Transport auf der Straße 25 % oder

mehr betragen würde. Die entsprechenden Nachweise sind beim Transport mitzuführen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

Um diese Beweise erbringen zu können, ist die digitale Abfrageplattform zu verwenden. Über diese wird konkret Folgendes ermöglicht:

1. Prüfung, ob die gesetzlichen Bedingungen für einen (verpflichtenden) Abfalltransport per Bahn vorliegen.
2. Einholung von Angeboten bzw. Bestätigung, dass keine Kapazitäten vorhanden sind.

Für Punkt (2) ist jedenfalls eine Anmeldung über das Unternehmensserviceportal (USP): (<https://www.usp.gv.at/>) erforderlich. Mehr dazu im untenstehenden Kasten.

Digitale Abfrageplattform für Abfalltransporte auf der Schiene aufschiene.gv.at online

Die digitale Abfrageplattform für Bahntransporte von Abfällen aufschiene ist online gegangen und der (Pro-Be-)betrieb ist somit gestartet.

Angebotszusagen einholen oder ein Geschäftspartner-service durchführen können.

Für die vollständige Nutzung der Angebotseinhaltung ist die Einrichtung der Rollen im Unternehmensserviceportal ([usp.gv.at](https://www.usp.gv.at/)) für die digitale Plattform erforderlich. Die Administratoren der jeweiligen Unternehmen im USP können nun die Personen im Unternehmen für die digitale Plattform **aufschiene** (<https://aufschiene.gv.at>) berechtigen, damit diese

Weitere Informationen wie die teilnehmende Eisenbahnverkehrsunternehmen, Abfallartenliste (in der Liste sind jene Abfälle aufgelistet, auf die sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen im ersten Schritt konzentrieren) oder häufig gestellte Fragen (FAQs) finden sich auf der Website des BMK unter dem Thema Klima und Umwelt unter Punkt: „Digitale Abfrageplattform für Bahntransporte“ ([bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)).

Bundesabfallwirtschaftsplan 2023

Das BMK hat den Bundesabfallwirtschaftsplan 2023 veröffentlicht: Bundes-Abfallwirtschaftsplan (BAWP) 2023 (bmk.gv.at) (<https://tinyurl.com/2p954d5w>)

Teil 1 enthält die Darstellung der abfallwirtschaftlichen Situation, die Beschreibung der durchgeführten und geplanten Maßnahmen zur Erreichung der Vorgaben des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 sowie Behandlungsgrundsätze.

Teil 2 beschreibt die Leitlinien zur

grenzüberschreitenden Abfallverbringung und enthält beispielhafte Fotos zu vielen Einträgen der Grünen Abfallliste sowie Gegenbeispiele notifizierungspflichtiger Abfälle der Gelben Abfallliste. Es soll den Kontrollbehörden und anderen in diesem Bereich Tätigen als Entscheidungs-

hilfe bei der Anwendung der EG-Verbringungsverordnung dienen. **Teil 3** enthält das Abfallvermeidungsprogramm, mit welchem der Rahmen für die abfallvermeidenden Aktivitäten produktions- wie konsumseitig für die kommenden Jahre vorgegeben wird.

Neuer Online-Ratgeber Ausländerbeschäftigung

Das AMS hat einen neuen Online-Ratgeber zum Thema Ausländerbeschäftigung veröffentlicht. Mit diesem neuen Online-Ratgeber kann anhand der Beantwortung einiger niederschwelliger Fragen überprüft

werden, ob für die Beschäftigung eines Ausländer eine arbeitsmarktrechtliche Bewilligung erforderlich ist. <https://www.amsratgeber.at/auslaender/beschaeftigung/>

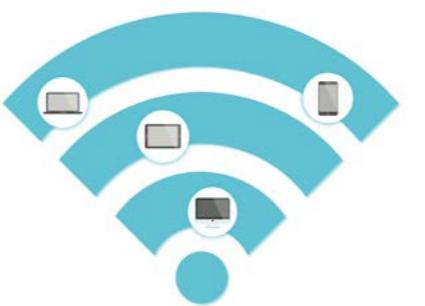


Foto: © Pixabay

Mauttarifverordnung 2022

Die MauttarifVO 2022 wurde im BGBl. II Nr. 448/2022 kundgemacht, die Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut für 2023 stehen daher nun endgültig fest. Die Verordnung wurde im Vergleich zum Begutachtungsentwurf inhaltlich nicht verändert (nur leicht veränderte Gliederung ohne inhaltliche Auswirkung ab § 12).

Inhalte:

1. Jährliche Valorisierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten im Sinne der gesetzlichen Verpflichtung gemäß § 9 Abs. 13 zweiter Satz des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 – BStMG (Inflationsanpassung plus 2,8%);

2. Auslaufen der Differenzierung der Tarife zur Anlastung der Infrastruk-

turkosten nach EURO-Emissionsklassen/Entfall des Bonus für Euro-VI-Fahrzeuge;

3. jährliche Valorisierung des Vermittlungsentgeltes für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren

zwischen Mautgläubiger und Mautdienstanbieter im Sinne der gesetzli-

chen Verpflichtung des § 8c Abs. 8 zweiter Satz BStMG (§ 13, im Begutachtungsentwurf § 12).

Die Verordnung trat mit 1. Jänner 2023 in Kraft.

Die neuen Mauttarife im Detail finden Sie auf der ASFINAG-Website: www.asfinag.at/maut-vignette/go-maut/

Erläuterungen

Allgemeiner Teil:

Die im Auftrag der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durchgeführte wiederkehrende Überprüfung der Höchsttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für die zur Kosten- und Tarifermittlung gebildeten rechnerischen Teilnetze des maupflichtigen Bundesstraßennetzes hat ergeben, dass im Jahr 2022 für kein Teilnetz ein Anpassungsbedarf besteht. Die wesentlichen Regelungs-inhalte des vorliegenden Verordnungsentwurfs beschränken sich daher auf:

1. die jährliche Valorisierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten im Sinne der gesetzlichen Verpflichtung gemäß § 9 Abs. 13 zweiter Satz des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 – BStMG, BGBl. I Nr. 109/2002, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 155/2021 (§§ 2, 4, 5 und 6),

2. das Auslaufen der Differenzierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach EURO-Emissionsklassen gemäß Mauttarifverordnung 2021, BGBl. II Nr. 585/2021, mit 31. Dezember 2022, und

3. die jährliche Valorisierung des Vermittlungsentgeltes für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren zwischen Mautgläubiger und Mautdienstanbieter im Sinne der gesetzlichen Verpflichtung des § 8c Abs. 8 zweiter Satz BStMG (§ 12).

Der Verordnungsentwurf unterliegt nicht dem Anwendungsbereich der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999, da gemäß Artikel 6 Abs. 1 und 2 dieser Vereinbarung diese weder für rechtsetzende Maßnahmen gilt, die der Bund aufgrund zwingender Maßnahmen des Gemeinschaftsrechts zu setzen verpflichtet ist, noch für rechtsetzende Maßnahmen gilt, die die Gebietskörperschaften in ihrer

Eigenschaft als Träger von Privatrechten so wie jeden anderen Rechtsträger treffen.

Besonderer Teil:

Zu § 1:

Die Tarifgruppe nach EURO-Emissionsklassen erhält die Bezeichnung „B“; wie jene für die Tarifgruppe nach EURO-Emissionsklassen 0 bis EEV bis 31. Dezember 2022.

Zu § 2:

Der bislang geltende Basiswert von 19,75 Cent ohne Umsatzsteuer als Grundkilometertarif zur Anlastung der Infrastrukturkosten für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen wird gemäß § 9 Abs. 13 zweiter Satz BStMG einer Valorisierung in der Höhe von 2,8% zu unterzogen. Ergebnis dieser Rechenoperation ist nach einer kaufmännischen Rundung auf hundertstel Cent (§ 9 Abs. 13 dritter Satz BStMG) ein neuer Basiswert von 20,30 Cent ohne Umsatzsteuer.

Dieser neue Basiswert wird zur Festsetzung des Grundkilometertarifes für die Tarifgruppe aller Kraftfahrzeuge mit EURO-Emissionsklassen herangezogen. Für die Ermittlung des Grundkilometertarifes für Kraftfahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb (Tarifgruppe E) wird zur Durchführung der Differenzierung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten gemäß § 9 Abs. 5 vierter Satz BStMG im gesetzlich höchstmöglichen Ausmaß ein

Abschlag in der Höhe von weiterhin 75% des Tarifs für die Tarifgruppe B in Ansatz gebracht, wobei der Grundkilometertarif für diese Kraftfahrzeuge ebenfalls kaufmännisch auf hundertstel Cent gerundet wird.

Auf Grundlage der für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen ermittelten Tarife für die drei Tarifgruppen ergeben sich ab 1. Jänner 2023 aus der in § 9 Abs.

3 Z 1 BStMG festgelegten Tarifpreise für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen bzw. mit vier und mehr Achsen (1:1,4:2,1) folgende Kilometertarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten in Cent ohne Umsatzsteuer:

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	5,08	7,112	10,668
B	20,30	28,42	42,63

Tarifgruppe E = Kraftfahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb

Tarifgruppe B = Kraftfahrzeuge mit EURO-Emissionsklassen

Kat. 2 = Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen

Kat. 3 = Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen

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

Die Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erfolgt dann unter Beachtung der Rundungsregelung (kaufmännische Rundung auf hundertstel Cent) durch Multiplikation der Längen der betroffenen Mautabschnitte mit den Kilometertarifen. Abschließend erfolgt die Berechnung der Mautabschnittstarife durch Addition der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten mit jenen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und jenen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung, wobei die Beträge der Mautabschnittstarife jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind (§ 9 Abs. 12 BStMG).

Zu § 3:

Die bisherige Regelung bleibt mit Ausnahme des Entfalls der Tarifdifferenzierung unverändert. Ab 1. Jänner 2023 sind folgende Kilometertarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten in Cent ohne Umsatzsteuer der gemäß § 9 Abs. 12 BStMG durchzuführenden Berechnung der Mautab-

abschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für die Strecke der A 12 zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und dem Knoten Innsbruck/Amras (A 13) zu Grunde zu legen:

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	6,35	8,89	13,335
B	25,375	35,525	53,2875

Zu § 4:

Für die Arlbergtunnelstrecke, Tauernstunnelstrecke, Pyhrnstrecke und Karawankentunnelstrecke werden gemäß § 9 Abs. 6 lit. a BStMG erhöhte Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten vorgesehen. Die Berechnung erfolgt analog zu der für §§ 2 und 3 geschilderten Vorgangsweise.

Zu § 5:

Für die Brennerstrecke werden gemäß § 9 Abs. 6 lit. a BStMG ebenfalls erhöhte Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten vorgesehen; da aber gemäß § 11 auf der Brennerstrecke keine Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung erfolgt, ist auf Grundlage der anzulastenden Infrastrukturkosten, deren Berechnung ebenfalls analog zu der für §§ 2 und 3 geschilderten Vorgangsweise erfolgt, für diese Strecke in der Verordnung bereits der Mautabschnittstarif festzusetzen, wobei die Beträge der Mautabschnittstarife jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind (§ 9 Abs. 12 BStMG). Die Tarife beinhalten einen Aufschlag in der Höhe von 25 % gemäß § 9 Abs. 6 lit. b BStMG.

Zu § 6:

Die Mautabschnittstarife für die Benützung der Brennerstrecke mit Kraftfahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen im Zeitraum zwischen 22 Uhr und 5 Uhr (Nachttarif) in doppelter Höhe des Tagtarifs werden auf Grundlage der in § 5 festgesetzten

Beträge angepasst (§ 9 Abs. 5 fünfter Satz BStMG).

Zu § 7:

Die bisherige Tarifgruppeneinteilung zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung bleibt unverändert.

Zu § 8:

Gemäß § 9 Abs. 7 sechster Satz BStMG ist für Kraftfahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb in § 9 kein Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung festzusetzen.

Zu § 9:

Der bisherige Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen bleibt unverändert.

Auf Grundlage der für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen festgesetzten Tarife für die vier Tarifgruppen ergeben sich dann aus der in § 9 Abs. 3 Z 2 BStMG festgelegten Tarifspreizung für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen bzw. mit vier und mehr Achsen (1:1,4:1,6) folgende Kilometertarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung in Cent ohne Umsatzsteuer:

Emissionsklasse	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Höchstwert
EURO VI	0,75	1,05	1,20	1,20
EURO V und EEV	1,43	2,002	2,288	2,30
EURO IV	2,12	2,968	3,392	3,40
EURO 0 bis III	4,18	5,852	6,688	6,70

Höchstwert = zulässiger Kilometertarif für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen gemäß der Mitteilung der Europ. Kommission, 2020/C 223/01 vom 7. Juli 2020

Die Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung erfolgt dann unter Beachtung der Rundungsregelung (kaufmännische Rundung auf hundertstel Cent) durch Multiplikation der Längen der betroffenen Mautabschnitte mit den Kilometertarifen. Abschließend erfolgt die Berechnung der Mautabschnittstarife durch Addition der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung mit jenen zur Anlastung der Infrastrukturkosten und jenen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung, wobei die Beträge der Mautabschnittstarife jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind (§ 9 Abs. 12 BStMG).

Zu § 10:

Der bisherige Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen bleibt unverändert. Als Nacht gilt gemäß § 9 Abs. 8 zweiter Satz BStMG der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 5 Uhr.

Auf Grundlage der für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen festgesetzten Tarife für Tag/Nacht ergeben sich dann aus der in § 9 Abs. 3 Z 3 BStMG festgelegten Tarifspreizung für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen bzw. mit vier und mehr Achsen (1:2,3:2,9) folgende Kilometertarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung in Cent ohne Umsatzsteuer:

Tag/Nacht	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Höchstwert
Tag	0,07	0,161	0,203	0,23
Nacht	0,11	0,253	0,319	0,34

Höchstwert = zulässiger Kilometertarif für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen gemäß der Mitteilung der Europ. Kommission, 2020/C 223/01 vom 7. Juli 2020

Die Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung erfolgt dann unter Beachtung der Rundungsregelung (kaufmännische Rundung auf hundertstel Cent) durch Multiplikation der Längen der betroffenen Mautabschnitte mit den Kilometertarifen. Abschließend erfolgt die Berechnung der Mautabschnittstarife durch Addition der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der verkehrsbedingten Lärmbelastung mit jenen zur Anlastung der Infrastrukturkosten und jenen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, wobei die Beträge der Mautabschnittstarife jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind (§ 9 Abs. 12 BStMG).

Zu § 11:

Auf Grundlage der Bestimmung des § 9 Abs. 12 vierter Satz BStMG erfolgt auf Mautabschnitten von Strecken, auf denen gemäß § 9 Abs. 6 lit. b BStMG ein Aufschlag erhoben wird, keine Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung, da dort die Beträge der erhobenen Aufschläge rech-

nerisch die sich aus der Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung dieser Kosten ergebenden Beträge übersteigen.

Zu § 12:

Die in § 8c Abs. 8 zweiter Satz BStMG vorgesehene Valorsierung des Vermittlungsentgeltes für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführende Vermittlungsverfahren zwischen Mautgläubiger und Mautdienstanbieter wird für das Jahr 2023 in der Höhe von 2,8 % durchgeführt. Der errechnete Betrag wird kaufmännisch auf einen vollen Euro gerundet.

Zu § 13:

Die Regelung des Abs. 2 bleibt unverändert. Die Bestimmungen des § 8c Abs. 8 und des § 9 Abs. 13 BStMG sehen Valorisierungen jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner vor.

BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2022

Ausgegeben am 6. Dezember 2022

Teil II

448. Verordnung: Mauttarifverordnung 2022

448. Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Festsetzung der Mauttarife (Mauttarifverordnung 2022)

Auf Grund des § 8c Abs. 8 und des § 9 des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 – BStMG, BGBI. I Nr. 109/2002, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. I Nr. 155/2021, wird, hinsichtlich der §§ 1 bis 12 und 14 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, verordnet:

§ 1. Die Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten werden nach folgenden Tarifgruppen differenziert:

Tarifgruppe	Kraftfahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb
B	EURO-Emissionsklassen

§ 2. Der Grundkilometertarif für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen zur Anlastung der Infrastrukturkosten beträgt in Cent ohne Umsatzsteuer:

Tarifgruppe	Grundkilometertarif
E	5,08
B	20,30

§ 3. Der Grundkilometertarif für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen zur Anlastung der Infrastrukturkosten gemäß § 2 erhöht sich gemäß § 9 Abs. 6 lit. b BStMG für die Strecke der A 12 zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und dem Knoten Innsbruck/Amras (A 13) um einen Aufschlag in der Höhe von 25 %.

§ 4. Die Mautabschnitts-Teitarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für folgende Mautabschnitte der in § 10 Abs. 2 BStMG genannten Mautstrecken betragen in Euro ohne Umsatzsteuer:

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	1,1504	1,6106	2,4159
B	4,5996	6,4395	9,6592

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	2,8020	3,9228	5,8842
B	11,2031	15,6843	23,5265

c) A 10, ASt Flachau bis ASt Flachauwinkel

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	0,7677	1,0748	1,6122
B	3,0708	4,2992	6,4488

d) A 10, ASt Flachauwinkel bis HAST Zederhaus

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	1,9347	2,7086	4,0629
B	7,7388	10,8343	16,2515

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	1,2765	1,7871	2,6806
B	5,1060	7,1484	10,7225

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	0,9358	1,3102	1,9652
B	3,7433	5,2406	7,8609

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	2,1899	3,0659	4,5988
B	8,7586	12,2621	18,3931

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	2,1672	3,0340	4,5510
B	8,6702	12,1383	18,2075

ASt = Anschlussstelle, HAST = Halbanschlussstelle, Kn = Knoten

Kat. 2 = Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen

Kat. 3 = Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen

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

§ 5. Die Mautabschnittstarife für die Mautabschnitte der A 13 betragen in Euro ohne Umsatzsteuer:

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	0,51	0,72	1,08
B	2,06	2,88	4,32

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	0,33	0,47	0,70
B	1,34	1,88	2,81

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	0,24	0,34	0,51
B	0,98	1,37	2,06

d) A 13, ASt Zenzenhof bis ASt Patsch/Iglis

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	0,45	0,63	0,95
B	1,81	2,53	3,80

e) A 13, ASt Patsch/Iglis bis ASt Schönberg/Stubaital

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	0,49	0,69	1,03
B	1,96	2,74	4,11

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	1,54	2,16	3,24
B	6,18	8,65	12,97

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	1,24	1,74	2,61
B	4,97	6,96	10,43

h) A 13, ASt Nösslach bis ASt Brennersee

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	1,11	1,56	2,34
B	4,46	6,24	9,36

i) A 13, ASt Brennersee bis Staatsgrenze Brennerpass

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
E	0,22	0,31	0,46
B	0,88	1,23	1,85

Die Tarife beinhalten gemäß § 9 Abs. 6 lit. b BStMG einen Aufschlag in der Höhe von 25 %.

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

Strecke	Mautabschnitt	Kat. 4	
		E	B
A 13	Kn Innsbruck/Amras bis ASt Innsbruck/Süd	2,16	8,64
A 13	Kn Innsbruck/Wilten bis ASt Innsbruck/Süd	1,40	5,62
A 13	ASt Innsbruck/Süd bis ASt Zenzenhof	1,02	4,12
A 13	ASt Zenzenhof bis ASt Patsch/Iglis	1,90	7,60
A 13	ASt Patsch/Iglis bis ASt Schönberg/Stubaital	2,06	8,22
A 13	ASt Schönberg/Stubaital bis ASt Matrei/Steinach	6,48	25,94
A 13	ASt Matrei/Steinach bis ASt Nösslach	5,22	

Kollektivverträge 2023

Lohntabelle KV-Kleintransporteure

	Normal Stundenlöhne in €	Normal Wochenlöhne in €	Normal Monatslöhne in €
a)	9,58	383,20	1.657,34
b)	9,67	386,80	1.672,91
c)	9,68	387,20	1.674,64
d)	9,74	389,60	1.685,02
e)	9,82	392,80	1.698,86

Lohntabelle Fahrradboten

	Normal Stundenlöhne in €	Normal Wochenlöhne in €	Normal Monatslöhne in €
-	10,00	400,00	1.730,00

Kilometergeld

1. Für die Verwendung eines Privatfahrrades im Rahmen einer Dienstreise iSd § 26 Z 4 EStG 1988, ist dem Fahrradboten ein Kilometergeld in Höhe von 0,24 Euro pro km zu zahlen.

2. Das Kilometergeld dient insbesondere zur Abdeckung der laufenden Kosten einschließlich üblicher Reparaturen, welche durch die dienstliche Verwendung des Privatfahrrades entstehen.

3. Eine Dienstreise liegt vor, wenn ein Arbeitnehmer über Auftrag des Arbeitgebers seinen Dienstort verlässt. Als Dienstort (Betriebsstätte, Werksgelände, Lager usw.) gilt jener Ort (genaue Anschrift des Beschäftigungsortes im Anmeldeformular) an dem der Dienstnehmer zur Sozialversicherung gemeldet ist.

4. Über die gefahrenen Kilometer sind fortlaufend ein Fahrtenbuch oder sonstige Unterlagen zum Nachweis, der für das Unternehmen gefahrenen Kilometer, zu führen.

Tagesgeld

Als Abgeltung für den erhöhten Lebensaufwand bei Fahrtätigkeit oder Dienstleistungen außerhalb des Dienstortes (Betriebsstätte, Werksgelände, Lager usw.) werden Tagesgelder gewährt. Als Dienstort (Betriebsstätte, Werksgelände, Lager usw.) gilt jener Ort (Anschrift) an dem der Dienstnehmer zur Sozialversicherung gemeldet ist. Das Tagesgeld beträgt 26,40 Euro pro Kalendertag. Dauert die Fahrtätigkeit oder Abwesenheit vom Dienstort mehr als drei Stunden, gebührt für jede angefangene Stunde 1/12 des Tagesgeldes; bis drei Stunden Fahrtätigkeit oder Abwesenheit vom Dienstort gebührt kein Tagesgeld. Für jeden Kalendertag gebührt maximal 1 Tagessatz.

Lohntabelle Arbeiter konzessioniert

Lohntafel Güterbeförderung 2023

A. Stunden-, Wochen- und Monatslöhne

1. Hilfsarbeiter, Garagenarbeiter, Traktorfahrer, Mitfahrer und Kraftfahrer für LKW bis 3,5 t Gesamtgewicht	Normal-Stundenlohn 2023	Normal-Wochenlohn 2023	Normal-Monatslohn 2023
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	10,52	420,80	1 819,96
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	10,77	430,80	1 863,21
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	11,05	442,00	1 911,65
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	11,32	452,80	1 958,36
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	11,60	464,00	2 006,80

2. Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit bis zu 3 Achsen

2. Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit bis zu 3 Achsen	Normal-Stundenlohn 2023	Normal-Wochenlohn 2023	Normal-Monatslohn 2023
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	10,77	430,80	1 863,21
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	11,05	442,00	1 911,65
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	11,32	452,80	1 958,36
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	11,65	466,00	2 015,45
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	11,92	476,80	2 062,16

3. Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit mehr als 3 Achsen

3. Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit mehr als 3 Achsen	Normal-Stundenlohn 2023	Normal-Wochenlohn 2023	Normal-Monatslohn 2023
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	10,92	436,80	1 889,16
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	11,18	447,20	1 934,14
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	11,50	460,00	1 989,50
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	11,80	472,00	2 041,40
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	12,08	483,20	2 089,84

4. Kraftfahrer für Kraftwagenzüge und Sattelkraftfahrzeuge sowie selbstfahrende Arbeits-maschinen, Partieführer und Platzmeister

4. Kraftfahrer für Kraftwagenzüge und Sattelkraftfahrzeuge sowie selbstfahrende Arbeits-maschinen, Partieführer und Platzmeister	Normal-Stundenlohn 2023	Normal-Wochenlohn 2023	Normal-Monatslohn 2023
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	11,05	442,00	1 911,65
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	11,32	452,80	1 958,36
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	11,65	466,00	2 015,45
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	11,92	476,80	2 062,16
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	12,20	488,00	2 110,60

5.a Kraftfahrer mit Lenkerausbildung aufgrund der §§ 2, 11 und 14 des Gefahren- beförderungsgesetzes ...	Normal- Stundenlohn 2023	Normal- Wochenlohn 2023	Normal- Monatslohn 2023
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	11,32	452,80	1 958,36
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	11,65	466,00	2 015,45
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	11,92	476,80	2 062,16
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	12,20	488,00	2 110,60
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	12,47	498,80	2 157,31

5.b Professionisten...	Normal- Stundenlohn 2023	Normal- Wochenlohn 2023	Normal- Monatslohn 2023
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	11,32	452,80	1 958,36
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	11,65	466,00	2 015,45
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	11,92	476,80	2 062,16
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	12,20	488,00	2 110,60
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	12,47	498,80	2 157,31

6. Berufskraftfahrer mit Lehrabschlussprüfung	Normal- Stundenlohn 2023	Normal- Wochenlohn 2023	Normal- Monatslohn 2023
a) Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit bis zu 3 Achsen			
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	11,05	442,00	1 911,65
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	11,32	452,80	1 958,36
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	11,65	466,00	2 015,45
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	11,92	476,80	2 062,16
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	12,20	488,00	2 110,60
b) Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit mehr als 3 Achsen			
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	11,37	454,80	1 967,01
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	11,60	464,00	2 006,80
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	11,92	476,80	2 062,16
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	12,22	488,80	2 114,06
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	12,47	498,80	2 157,31
c) Kraftfahrer für Kraftwagenzüge und Sattelkraftfahrzeuge			
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	11,65	466,00	2 015,45
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	11,92	476,80	2 062,16
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	12,20	488,00	2 110,60
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	12,48	499,20	2 159,04
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	12,77	510,80	2 209,21

7. Tankwagenfahrer	Normal- Stundenlohn 2023	Normal- Wochenlohn 2023	Normal- Monatslohn 2023
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	11,92	476,80	2 062,16
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	12,20	488,00	2 110,60
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	12,49	499,60	2 160,77
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	12,77	510,80	2 209,21
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	13,02	520,80	2 252,46

B. Lehrlingsentschädigung	2023
Die monatliche Lehrlingsentschädigung beträgt	
im 1. Lehrjahr	776,78
im 2. Lehrjahr	1 101,79
im 3. Lehrjahr	1 458,45
im 4. Lehrjahr (Doppellehre)	1 664,55

D. Erschwernis-, Gefahren- und Schmutzzulage	Taggeld 2023
a) Für das Zutragen und Verladen oder Abtragen und Entladen folgender Gegenstände gebührt pro Stück und Arbeitspartie folgende Zulage:	
Klaviere oder Kassen (inkl. Umtragen/Umstellen inn. Betriebsfremder Räuml.)	21,35
Andere Schwergüter von 250 bis 500 kg	17,97
Schwergüter ab 500kg, Zulage nach freier Vereinbarung, jedoch mindestens	25,47
Für die Durchführung von Autotransporten gebührt beim Einsatz eines Spezialfahrzeuges eine Erschwerniszulage pro Einsatztag (ausgenommen Abschlepp- und Pannendienste)	6,68
b) Beim Transport von Möbel (das sind Einrichtungsgegenstände oder Haushaltsgeräte) gebührt grundsätzlich pro Arbeitnehmer, der mit dem Möbeltransport befasst ist, pro Einsatztag eine Zulage	6,68
c) Beim Einsammeln von Abfällen gem. § 2 Abfallwirtschaftsgesetz i. d. F. BGBI. I 102/2002, gebührt pro Arbeitnehmer und Einsatztag eine Zulage von	18,25

Gehalt Angestellte:

Hinsichtlich des KV Angestellte gab es in diesem Jahr keine Gespräche – es bleibt bei der im Jahr 2021 getroffenen Vereinbarung und der bereits im KV-Text abgebildeten Gehaltstafel mit Gültigkeit ab 1. Jänner 2023.



Veterinärbehördliche Einfuhrvorschriften sehen Prüfpflicht für Heimtiere vor

Seit 6. Jänner 2023 müssen Transporteure (Fluglinien, Bus- und Zugunternehmen etc.) aufgrund der veterinärbehördlichen Einfuhrverordnung (§ 7 Abs. 2 VEVO 2022) ausdrücklich überprüfen, ob die unionsrechtlichen Einfuhrbedingungen für Heimtiere (Hunde, Katzen etc.) erfüllt sind. Bei Nichterfüllung dieser Verpflichtung können auch die Transporteure zum Ersatz der anfallenden Kosten wie z.B. Kosten des Rücktransportes, Gebühren der grenztierärztlichen Abfertigung, Gebühren im Rahmen der zollrechtlichen Abwicklung, Kosten von Tierbehandlung und Tiertransport sowie anfallende Quarantänekosten verpflichtet werden. Diese Kosten werden jeweils im Einzelfall berechnet und können je Fall mehrere Tausend Euro betragen.

Veterinärbehördliche Einfuhrverordnung 2022

Mit 6. Jänner 2023 ist die Veterinärbehördliche Einfuhrverordnung 2022 (VEVO 2022) in Kraft getreten. Diese regelt u.a. die Einfuhr, Wiedereinfuhr und Durchfuhr von lebenden Tieren, tierischen Produkten und Nebenprodukten, Erzeugnissen tierischen Ursprungs und Erregern von Tierkrankheiten sowie Gegenständen, die Träger eines Ansteckungsstoffes einer Tierseuche sein können, im Verkehr mit Drittstaaten.

Die VEVO 2022 sieht Maßnahmen vor, um das Einschleppungsrisiko von Tierseuchen nach Österreich weiter zu minimieren. Explizit darf in diesem Zusammenhang auf die Regelung in § 7 Abs. 2 VEVO 2022 hingewiesen werden, die Transporteure von Heimtieren verpflichtet, sich vor dem Transport zu vergewissern, dass die unionsrechtlichen Einfuhrbedingungen für Heimtiere eingehalten sind. Sofern dies nicht in ausreichendem Maße erfolgt ist, haften der Transporteur und die Tierhalterin/der Tierhalter für alle anfallenden Kosten als Gesamtschuldner.

Detailinformation

Im Zuge der grenztierärztlichen Abfertigung des Bundesamtes für Verbrauchergesundheit (BAVG) wird

u.a. die Einhaltung der unionsrechtlichen Einfuhrbedingungen überprüft. Sofern diese nicht erfüllt sind, werden einerseits die grenztierärztlichen Maßnahmen (z.B. Zurückweisung) gesetzt und andererseits die Vorschreibung der angefallenen Kosten durchgeführt.

Seit 6. Jänner 2023 trifft auch Transporteure (Fluglinien, Bus- und Zugunternehmen etc.) die ausdrückliche Verpflichtung gem. § 7 Abs 2 VEVO 2022 vor Transport zu überprüfen, ob die unionsrechtlichen Einfuhrbedingungen für Heimtiere (Hunde, Katzen etc.) erfüllt sind. Bei Nichterfüllung dieser Verpflichtung können auch die Transporteure zum Ersatz der anfallenden Kosten (u.a. Kosten des Rücktransportes, Gebühren der grenztierärztlichen Abfertigung, Gebühren im Rahmen der zollrechtlichen Abwicklung, Kosten von Tierbehandlung und Tiertransport sowie anfallende Quarantänekosten) verpflichtet werden. Diese Kosten werden jeweils im Einzelfall berechnet und können je Fall mehrere Tausend Euro betragen.

- Die VEVO 2022 kann unter folgendem Link eingesehen werden: <https://tinyurl.com/ypsjamun>
- Fragen können unter import@bavg.at gestellt werden.

Bundesamt für Verbrauchergesundheit
Federal Office for Consumer Health
Spargelfeldstraße 191, 1220 Wien
www.bavg.gv.at

Einreisebestimmungen mit Heimtieren in die EU

1

Aus allen Drittstaaten, für die keine erleichterten Bedingungen gelten, ist die Einreise von Hunden, Katzen und Frettchen möglich, wenn folgende Bedingungen erfüllt werden:

- Jedes Tier muss gekennzeichnet sein (Chip),
- jedes Tier muss gegen Tollwut geimpft sein und diese Impfung muss gültig sein,
- für jedes Tier muss eine Tiergesundheitsbescheinigung (Animal Health Certificate) mit Bestätigung der serologischen Tollwutuntersuchung vorgelegt werden,
- für jedes Tier muss eine Besitzererklärung vorgelegt werden.

Wenn diese Bedingungen erfüllt sind, hat das Heimtier ein Mindestalter von 7 Monaten.

Aus diesen Drittstaaten ist die **Wiedereinfuhr** von aus Österreich oder aus anderen EU-Mitgliedstaaten

stammenden Hunden, Katzen und Frettchen möglich, wenn für jedes Tier

- ein EU-Heimtierausweis mitgeführt wird, in dem
- die gültige Tollwutimpfung und zusätzlich auch
- die serologische Tollwutuntersuchung eingetragen ist. Wenn die serologische Tollwutuntersuchung im Heimtierausweis nicht eingetragen ist, muss neben dem Heimtierausweis auch eine Bestätigung über die serologische Tollwutuntersuchung vorgelegt werden.

Die Probe für die serologische Tollwutuntersuchung muss:

- von einem bevollmächtigten Tierarzt entnommen worden sein,
- in einem von der EU zugelassenen Labor analysiert worden sein,
- mindestens dreißig Tage nach der Impfung und mindestens drei Monate vor der Verbringung des Tieres aus dem Drittstaat entnommen worden sein und
- mindestens einen Wert von 0,5 IE/ml aufweisen.

Wenn keine serologische Tollwutuntersuchung vorliegt und nur eine Durchreise durch diese Drittstaaten erfolgt ist, wird eine entsprechende Erklärung benötigt.

2

Für Hunde, Katzen und Frettchen im Reiseverkehr aus gewissen Drittstaaten, gelten **erleichterte Bedingungen**:

Für Hunde, Katzen und Frettchen im Reiseverkehr, aus den folgenden Staaten oder Gebieten, ist keine serologische Tollwutuntersuchung erforderlich:



Ascension, Vereinigte Arabische Emirate, Antigua und Barbuda, Argentinien, Australien, Aruba, Bosnien und Herzegowina, Barbados, Bahrain, Bermuda, Bonaire, Sint Eustatius und Saba (die Karibischen Niederlande), Weißrussland, Kanada, Chile, Curaçao, Fidschi, Falklandinseln, Vereinigtes Königreich (ohne Nordirland), Guernsey, Hongkong, Insel Man, Jamaika, Japan, Jersey, St. Kitts und Nevis, Kaimaninseln, St. Lucia, Montserrat, Mauritius, Mexiko, Malaysia (zusätzlich Nipah-Krankheit), Neukaledonien, Neuseeland, Nordmazedonien, Französisch-Polynesien, St. Pierre und Miquelon, Russland, Singapur, St. Helena, Sint Maarten, Trinidad und Tobago, Taiwan, Vereinigte Staaten von Amerika (einschließlich Amerikanisch-Samoa, Guam, Nördliche Marianen, Puerto Rico und Amerikanische Jungferninseln), St. Vincent und die Grenadinen, Britische Jungferninseln, Vanuatu, Wallis und Futuna. (Stand Januar 2023)

Für Hunde, Katzen und Frettchen, die aus den oben genannten Staaten oder Gebieten im Reiseverkehr nach Österreich einreisen, ist Folgendes erforderlich:

- jedes Tier muss gekennzeichnet sein (Chip),
- jedes Tier muss gegen Tollwut geimpft sein und diese Impfung muss gültig sein,
- für jedes Tier muss eine Tiergesundheitsbescheinigung (Animal Health Certificate) vorgelegt werden,
- für jedes Tier muss eine Besitzererklärung vorgelegt werden.

Bei der **Wiedereinfuhr** aus den oben genannten Ländern von österreichischen oder anderen EU-Tieren ist nur ein Heimtierausweis mit einer eingetragenen, gültigen Tollwutimpfung erforderlich.

Bestehende Konzessionen bleiben aufrecht, trotz neuem Mobilitäspaket

Mit BGBl. I Nr. 18/2022 vom 17.03.2022 wurde das Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) novelliert. Aus diesem Anlass teilt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), das Folgende mit:

Gemäß § 5 Abs. 7 GütbefG erfordert die Erteilung der Konzession neben der Erfüllung der im Abs. 1 legit angeführten Voraussetzungen ab 18. März 2022

1. bei einer natürlichen Person, dass sie Angehöriger einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR-Angehöriger) oder langfristig aufenthaltsberechtigter Drittstaatsangehöriger im Sinne der Richtlinie 2003/109/EG ist und als Unternehmer einen Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung in Österreich hat;
2. bei juristischen Personen und Personengesellschaften des Handelsrechts, dass sie ihren Sitz oder eine nicht nur vorübergehende Niederlassung in Österreich haben und die zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organe oder geschäftsführungs- und vertretungsbefugten Gesellschafter EWR-Angehörige sind.

Gemäß § 5 Abs. 8 GütbefG kann der Landeshauptmann von diesen in Abs. 7 legit angeführten Voraussetzungen nunmehr befreien, wenn hinsichtlich der Ausübung der Gewerbe durch österreichische Staatsangehörige oder österreichische Personengesellschaften oder juristische Personen mit dem Heimatstaat des Antragstellers formelle Gegenseitigkeit besteht.

Diese in § 5 Abs. 7 und 8 GütbefG angeführten Voraussetzungen müssen während der gesamten Dauer der Gewerbeausübung vorliegen.

Schon bisher konnte vom Erfordernis der österreichischen Staatsangehörigkeit bei ausländischen Konzessionswerbern abgesehen werden, falls mit dem Heimatstaat des Konzessionswerbers Gegenseitigkeit bestand. Das hat in der Praxis allerdings immer wieder zu langwierigen und oft erfolglosen Ermittlungsverfahren in den Herkunftsändern der Konzessionswerber geführt. Daher wurde nun mit der Novelle des GütbefG – wie auch schon früher im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz (GelverkG) – klargestellt, dass von diesem Erfordernis nur mehr abgesehen werden darf, wenn die Gegenseitigkeit mit dem Herkunftsstaat ausdrücklich vereinbart wurde („formelle Gegenseitigkeit“; etwa durch ein zwischenstaatliches Übereinkommen, einen Staatsvertrag oder ein Regierungsübereinkommen).

Seitens der Wirtschaftskammer Österreich wurde allerdings zutreffend darauf hingewiesen, dass im Zuge der Novelle im Zusammenhang mit der Änderung der § 5 Abs. 7 und 8 GütbefG keine Übergangsbestimmung, wie sie etwa im § 19 Abs. 8 GelverkG normiert ist, im Gesetz verankert wurde. Da derzeit mit keinem Staat formelle Gegenseitigkeit besteht, hätte das zur Folge, dass Konzessionsin-

habern, bei denen bei Erteilung der Konzession i.S. der bisher geltenden Bestimmungen aufgrund festgestellter materieller Gegenseitigkeit vom Erfordernis der Staatsangehörigkeit abgesehen wurde, nunmehr die Konzessionen zu entziehen wären.

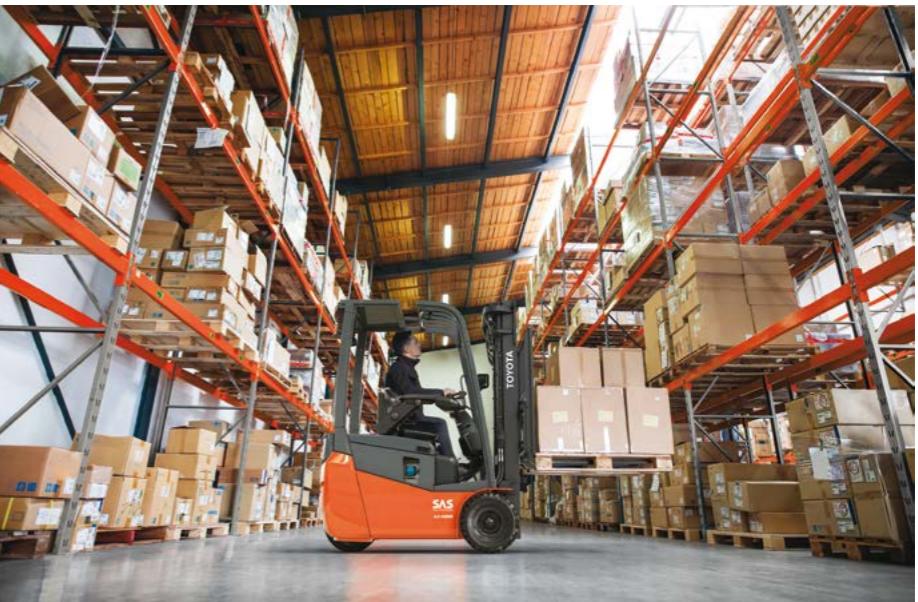
Hierbei handelt es sich um ein Redaktionsversagen im Zuge des Gesetzgebungsprozesses. Wie auch den Erläuternden Bemerkungen der Novelle zu entnehmen ist, war das erklärte Ziel des Gesetzgebers, die Bestimmungen über die Konzessionsvoraussetzungen an die Regelungen des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes anzugeleichen. Es gibt keinen Hinweis, dass – abweichend von den Bestimmungen des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes – bei Konzessionen nach dem Güterbeförderungsgesetz sich diese geänderten Bestimmungen auch auf bestehende Konzessionen auswirken sollten. Da demnach eine übergangslose Entziehung von Konzessionen nicht Ziel des Gesetzgebers war, sollte der § 19 Abs. 8 GelverkG bis zur nächsten Novelle des GütbefG im Sinne eines Lückenschlusses analog auf dieses angewendet werden.

Das BMK teilt daher nach Abwägung der Umstände mit, dass bestehende Konzessionen, bei deren Erteilung der Antragsteller von den Voraussetzungen des § 5 Abs. 7 GütbefG in der Fassung vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. 18/2022 befreit wurde, weiterhin aufrecht bleiben.

Mit Sicherheit mehr Bewegung im Lager!

Als Intralogistik-Komplettanbieter ist Toyota Material Handling Austria ein zuverlässiger Partner für alle Kunden. Unternehmen aus allen Branchen und unterschiedlicher Größe werden kompetent betreut. Gabelstapler und Lagertechnikgeräte sind als Neu-, Gebraucht- oder Mietgeräte erhältlich – so findet jeder genau das richtige Gerät für jeden Bedarf.

Auch Service wird bei Toyota Material Handling großgeschrieben! Kompetente Servicetechniker sind in ganz Österreich unterwegs und daher schnell vor Ort – vor allem bei Maschinenstillständen sind die kurzen Reaktionszeiten, neben der Tatsache, dass die meisten Probleme gleich beim ersten Einsatz gelöst werden können das Erfolgsrezept schlechthin. Die fixe Zuteilung der Kunden zu den Technikern stellt sicher, dass man örtliche Gegebenheiten, Anforderungen und vor allem die Maschinen kennt!



Verkaufsberater Dietmar Peitler und Serviceleiter Christoph Hable betreuen seit vielen Jahren gemeinsam Kunden in der Steiermark und finden garantiert den richtigen Stapler. **Kontakt: 05 05 70 - 630.**

Toyota Material Handling Austria. Mit Sicherheit mehr bewegen.

IHR GESAMTLÖSUNGS-ANBIETER IN DER INTRALOGISTIK

Toyota Material Handling Austria



Automatisierung | Integrierte Logistiklösungen | Regalanlagen
Mietlösungen | Neu- und Gebrauchtstapler | Service

Mit Sicherheit mehr bewegen.

www.toyota-forklifts.at

TOYOTA

MATERIAL HANDLING



Gewerbliche Beförderung im verbrauchsteuerrechtlich freien Verkehr

Beim Transport von verbrauchsteuerpflichtigen Waren aus dem freien Verkehr kommt bereits versteuerte Ware in einen anderen Mitgliedsstaat. Aufgrund des Bestimmungslandprinzips kommt es zu einer (weiteren) Steuerschuldentstehung im Bestimmungsmitgliedstaat. Die Erstattung der bereits bezahlten Verbrauchsteuern ist nur dann möglich, wenn das Transportverfahren mit dem vorgesehenen Begleitdokument eingehalten wird.

Aktuelle Änderung: Seit 13. Februar 2023 wird für den innergemeinschaftlichen Transport im steuerrechtlich freien Verkehr **nur mehr** das **vereinfachte elektronische Verwaltungsdokument** (e-VBD) verwendet, das mit dem Excise Mo-

vement and Control System (EMCS) erstellt wird. Es gibt keinen Übergangszeitraum, in dem papiermäßige und elektronische Verfahren parallel laufen.

In einer aktuellen **Information des Finanzministeriums** wird jedoch festgehalten, dass Gespräche mit Deutschland betreffend Anpassung der deutsch-österreichischen Vereinbarung über verbrauchsteuerpflichtige Waren des steuerrechtlich freien Verkehrs im Durchgangsverkehr (insbesondere das sogenannte Deutsche Eck) noch nicht abgeschlossen sind.

Nähtere Informationen zur gewerblichen Beförderung im verbrauchsteuerrechtlich freien Verkehr finden Sie hier: <https://tinyurl.com/4cn5wdzz>

Das deutsche Bundesministerium der Finanzen zeigte sich aber damit einverstanden, **bis zum Abschluss des neuen Übereinkommens den Verkehr über das Deutsche Eck in vereinfachter Form im Sinn der geltenden Vereinbarung zunächst weiter laufen zu lassen**. Neben einer Beförderung im „Regelverfahren“ mit v-e-VD (e-VBD) steht somit den Wirtschaftsbeteiligten im Verkehr über das Deutsche Eck das bisherige vereinfachte Verfahren gemäß der Verwaltungsvereinbarung mit Deutschland offen.



Ukraine: Elektronische Warteschlange für Lkw an der ukrainisch-polnischen Grenze

Am 12. Dezember 2022 startete die elektronische Warteschlange für Lkw am ersten Grenzübergang „Yagodin – Dorogusk“ in der Region Volyn. Das teilte der stellvertretende Minister für Infrastruktur der Ukraine, Mustafa Nayem, mit.

Der Service ist kostenlos. Fahrer können sich am beliebigen Ort anmelden und Informationen über die voraussichtliche Zeit des Grenzübertritts erhalten, ohne an Servicezonen

gebunden zu sein. Das System wird automatisch eine Benachrichtigung senden, sobald sich Fahrer einem Grenzübergang nähern soll. Falls die Dauer der Wartezeit verlängert oder verkürzt wird, erhält der Fahrer ebenfalls eine Benachrichtigung. Die Anmeldung erfolgt über Online-Portal echerha.gov.ua. Hotline für Auskunft: +38 (044) 334 4304.

Das System wird zunächst an dem Grenzübergang „Yagodin – Doro-

gusk“ getestet. Nach erfolgreichen Tests soll es an allen Grenzübergängen genutzt werden. Zusätzlich wird eine spezielle Anwendung entwickelt, die laufend aktualisiert wird.

Laut Mustafa Nayem wird die elektronische Warteschlange das Vorhandensein von Warteschlangen an der Grenze nicht lösen, sondern besser steuern.

Quelle:
<https://tinyurl.com/3eudeayh>



Italien: Fahrverbotskalender 2023 Provinz Bozen

Den Fahrverbotskalender 2023 des Regierungskommissariats für die Provinz Bozen finden Sie unter <https://tinyurl.com/bdh5rjvn>



Deutschland: Lkw-Maut 2023



Die zum 1.1.2023 vorgesehenen Änderungen der deutschen Lkw-Mautsätze

Emissionsklasse	mautpflichtige Fahrzeuge* der Gewichts- (zGG) und Achsklasse	Mautsatz		Differenz / Änderung in Cent / Maut-Km	in Prozent
		aktuell in Cent / Maut-Km	ab 1.1.2023 in Cent / Maut-Km		
Euro 0 / Euro 1	7,5 t bis unter 12 t	15,6	19,7	+ 4,1	+ 26,3%
	12 t bis 18 t	20,3	24,8	+ 4,5	+ 22,2%
	> 18 t bis 3 Achsen	24,6	32,8	+ 8,2	+ 33,3%
	> 18 t ab 4 Achsen	26,0	35,4	+ 9,4	+ 36,2%
Euro 2	7,5 t bis unter 12 t	14,5	19,6	+ 5,1	+ 35,2%
	12 t bis 18 t	19,2	24,6	+ 5,4	+ 28,1%
	> 18 t bis 3 Achsen	23,5	32,3	+ 8,8	+ 37,4%
	> 18 t ab 4 Achsen	24,9	34,9	+ 10,0	+ 40,2%
Euro 3 / 2+ / PMK 1**	7,5 t bis unter 12 t	13,4	17,1	+ 3,7	+ 27,6%
	12 t bis 18 t	18,1	22,6	+ 4,5	+ 24,9%
	> 18 t bis 3 Achsen	22,4	29,3	+ 6,9	+ 30,8%
	> 18 t ab 4 Achsen	23,8	31,6	+ 7,8	+ 32,8%
Euro 4 / 3+ / PMK 2**	7,5 t bis unter 12 t	10,1	14,2	+ 4,1	+ 40,6%
	12 t bis 18 t	14,8	18,8	+ 4,0	+ 27,0%
	> 18 t bis 3 Achsen	19,1	23,9	+ 4,8	+ 25,1%
	> 18 t ab 4 Achsen	20,5	25,4	+ 4,9	+ 23,9%
Euro 5 / EEV 1	7,5 t bis unter 12 t	9,0	12,6	+ 3,6	+ 40,0%
	12 t bis 18 t	13,7	17,7	+ 4,0	+ 29,2%
	> 18 t bis 3 Achsen	18,0	22,1	+ 4,1	+ 22,8%
	> 18 t ab 4 Achsen	19,4	22,9	+ 3,5	+ 18,0%
Euro 6	7,5 t bis unter 12 t	7,9	9,8	+ 1,9	+ 24,1%
	12 t bis 18 t	12,6	14,0	+ 1,4	+ 11,1%
	> 18 t bis 3 Achsen	16,9	18,1	+ 1,2	+ 7,1%
	> 18 t ab 4 Achsen	18,3	19,0	+ 0,7	+ 3,8%

* Als Fahrzeug im Sinne der Mautgesetzgebung gelten Einzelfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen

** PMK - Partikelminderungsklassen

© Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Eine Information im Rahmen des BGL-Kosteninformationssystems, ohne Gewähr



Deutschland: Verbandskästen müssen 2 Gesichtsmasken beinhalten

Fahrzeuglenker müssen in Deutschland immer ein Erste-Hilfe-Set dabei haben. Welches Erste-Hilfe-Material im Verbandskasten mitgeführt werden muss, richtet sich nach der **DIN 13164** sowie dem **§ 35h der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)**.

Die DIN 13164 wurde Anfang 2022 angepasst und mit einer Übergangsfrist von einem Jahr – somit zum 1. Februar 2023 – gültig. **Neuaufnahme 2 Gesichtsmasken (mind. Typ I nach DIN EN 14683) als zusätzlicher Hygieneschutz.** Es wird hier ausdrücklich von „medizinischen Masken“, nicht von FFP2-Masken gesprochen (FFP2-Masken sind somit nicht verpflichtend im Verbandskasten mitzuführen).

Im deutschen Handel dürfen seit dem 1. Februar 2023 nur noch Verbandskästen der aktuellen Norm 13164 (mit den medizinischen Gesichtsmasken) angeboten werden. Die Änderung seit 1. Februar 2023 ist also laut ADAC hauptsächlich für die Hersteller von Verbandskästen bzw. die Händler wichtig, da sie ab diesem Datum den Verbandskästen immer zwei Masken hinzugeben müssen.

In Fahrzeugen mitgeführte Verbandskästen der bis zum 31. Januar 2023 geltenden Norm 13164 (Ausgabe Januar 1998 und Januar 2014) dürfen jedoch weiterverwendet werden, **es besteht bis dato keine Austausch- oder Nachrüstpflicht für bestehende Verbandskästen** (einige Materialien sind mit einem Mindesthaltbarkeitsdatum versehen – abgelaufene Artikel müssen ausgetauscht werden).



Gem. dem § 35h StVZO ist in Fahrzeugen Erste-Hilfe-Material mitzuführen, das nach Art, Menge und Beschaffenheit mindestens dem **Normblatt DIN 13164, Ausgabe Januar 1998 oder Ausgabe Januar 2014**, entspricht. Es darf auch anderes Erste-Hilfe-Material mitgeführt werden, das bei gleicher Art, Menge und Beschaffenheit mindestens denselben Zweck zur Erste-Hilfe-Leistung erfüllt.

Der formale Schritt, **die Anpassung der StVZO (des § 35h) an die neue DIN 13164 steht noch aus.** Nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums für Verkehr dürfen alte Verbandskästen (nach DIN 13164, Ausgabe Januar 1998 und Januar 2014) somit weiterhin genutzt werden – ein Austausch ist bis dato nicht erforderlich, auch eine Ergänzung mit zwei Masken ist nicht verpflichtend notwendig.

Im Sinne der Rechtssicherheit haben hat das AWC Berlin noch eine Stellungnahme des deutschen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Referat StV 22 – Kraftfahrzeugtechnik, zum genannten Sachverhalt ein-

geholt. Die entsprechende Rückmeldung lautet wie folgt:

Zur Anpassung des § 35h StVZO kann derzeit keine Auskunft erteilt werden. **Nach den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) besteht derzeit keine Austausch- oder Nachrüstpflicht** für bestehende Verbandskästen.

Um Probleme bzw. Diskussionen bei Polizeikontrollen zu vermeiden, rät das AWC Berlin jedoch, dass Fahrzeuglenker entsprechende Masken im Verbandskasten mitführen sollten – eine entsprechende Nachrüstpflicht für bestehende Verbandskästen gibt es jedoch wie oben ersichtlich nicht.

Bei weiteren Fragen steht AWC-Mitarbeiterin Frau Manuela Fallmann gerne zur Verfügung.

Österreichisches Außenwirtschafts-Center Berlin

Stauffenbergstraße 1
10785 Berlin
T +49 30 25 75 75-0
F +49 30 25 75 75-75
berlin@wko.at
www.wko.at/aussenwirtschaft/de

Fotos: © Pixabay



Vereinigtes Königreich: Änderungen für EU-Transportunternehmen im Handels- und Kooperationsabkommen

Am 24. Dezember 2022 traten eine Reihe von gesetzlichen Neuerungen als Folge des zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich unterzeichneten Handels- und Kooperationsabkommens (TCA) in Kraft.

Dreiecksgeschäfte, Leerkabotagefahrten (unbeladener Grenzübertritt) und intermodaler Verkehr für Transportunternehmen mit Sitz in den EU-Mitgliedstaaten sind nun nicht mehr möglich. Für Lkw aus Nicht-EU-Ländern gilt ein absolutes Kabotageverbot.

Zu den Änderungen/ Neuerungen gehören:

- Transportunternehmen mit Sitz in den EU-Mitgliedstaaten ist es verboten bei der Einreise in das

VK Leerkabotage (unbeladener Grenzübertritt) durchzuführen. Für Lastkraftwagen aus Nicht-EU-Ländern gilt dagegen ein absolutes Kabotageverbot.

EU-Transportunternehmen verlieren zwei weitere Rechte, die bislang durch EU-Rechtsvorschriften garantiert waren:

- die Durchführung des kombinierten Verkehrs, d. h. bestimmter Arten des intermodalen Verkehrs, bei denen Güter in ein und derselben Ladeeinheit oder ein und demselben Fahrzeug mit zwei oder mehr Verkehrsträgern befördert werden;
- das Recht von Unternehmen mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat, Waren im Vereinigten Königreich abzuholen und dann in einem

Nicht-EU-Land abzuliefern (so genannter „Dreiecksverkehr“), indem sie eine Gemeinschaftslizenz verwenden. Unternehmen, die in EU-Mitgliedstaaten ansässig sind, können weiterhin Dreiecksverkehre durchführen, müssen aber im Besitz einer von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (ECMT) ausgestellten Genehmigung sein. ECMT-Genehmigungen ermöglichen es britischen Unternehmen, ähnliche Fahrten im Dreiecksverkehr zwischen EU-Staaten und anderen Ländern durchzuführen.

Weitere Informationen:

<https://tinyurl.com/4z4mta2e>
<https://tinyurl.com/3rhv8mp3>
<https://tinyurl.com/4rh8eyvr>



Vereinigtes Königreich: Neue Regelung zur Bekämpfung der illegalen Einreise

- Höhere Strafen für die Beförderung eines illegalen Einwanderers
- Strafe für die unzureichende Sicherung eines Lastkraftwagens
- Neue Vorschriften zur Festlegung von Fahrzeugsicherheitsstandards
- Neuer Verhaltenskodex, der festlegt, unter welchen Umständen das Strafmaß reduziert werden kann
- Neue Leitlinien für Transportunternehmen – in mehreren Sprachen verfügbar

Weitere Informationen finden Sie auf der Website der britischen Regierung:

<https://www.gov.uk/government/publications/clandestine-entrant-civil-penalty-scheme> oder <https://tinyurl.com/5u8rcydk>
<https://www.gov.uk/government/publications/leitfaden-zur-verhinderung-der-illegalen-einwanderung> (Deutsch)

Diese Information finden Sie auch auf der AISÖ-Website.



EU-Russland: Sanktionen – Änderungen der Bestimmungen in Bezug auf das Ölembargo

Am 4. Februar 2023 wurden im Amtsblatt der EU (L 32I) Änderungen der Verordnung 833/2014 in Bezug auf das Ölembargo veröffentlicht, die am 5. Februar 2023 in Kraft traten:

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 durch Verordnung (EU) 2023/250 Amtsblatt der EU L 32I vom 4. Februar 2023

Der Artikel 3n der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 wird wie folgt geändert:

- 1) Durch die Ergänzung des Buchstabens e in Absatz 6 des Artikel 3n wird eine weitere Ausnahmen für die Verbote gemäß Absätze 1 und 4 angefügt: „e) ab dem 5. Februar 2023 für Erdölzeugnisse des KN-Codes 2710, die ihren Ursprung in Russland haben oder aus Russland ausgeführt wurden und zu einem höheren Preis als dem in Anhang XXVIII festgelegten jeweiligen Preis erworben wurden, die vor dem 5. Februar 2023 im Verladehafen auf ein Schiff verladen und vor dem 1. April 2023 im Endbestimmungshafen entladen werden.“
- 2) In Absatz 11 wird das Datum für die nächste Überprüfung des Preisobergrenzenmechanismus von Mitte Jänner 2023 auf Mitte März 2023 geändert.

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 durch Durchführungsverordnung (EU) 2023/251 Amtsblatt der EU L 32I vom 4. Februar 2023

Infos wurden auf wko.at angepasst.



Berufskraftfahrer Weiterbildung

- Brems- und Sicherheitstechnik
- Eco Training
- Training Ladungssicherung

- Training Recht
- Training Gesundheit & Ergonomie

**C95/D95 Trainings und ADR Auffrischungskurse 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

Frächter kritisieren Ausschluss von Öko-Investitionsfreibeträgen

WKÖ-Klacska: Verordnung zu Öko-Investitionsfreibeträgen führt zu Benachteiligung der Transportwirtschaft – „Nächster Schlag“ für Branche

Die Transportwirtschaft stößt sich an der Ausgestaltung der Öko-Investitionsfreibeträge in Österreich. Die entsprechende Verordnung würde die Branche von Förderungen ausschließen und zu ihrer systematischen Benachteiligung beitragen, sagte der Obmann der Bundessparte Transport in der Wirtschaftskammer (WKÖ), Alexander Klacska, am Montag. Den Unternehmen entgehe dadurch eine Steuerersparnis, gleichzeitig verhindere der Staat CO₂-Einsparungen, so Klacska.

Demnach weisen neuere Lkw gegenüber älteren Modellen technische Vorteile auf, die bei den jüngeren Modellen beachtliche Verbrauchs- und CO₂-Ersparnisse mit sich bringen würden. Der Umstand, dass die Transporteure von der sogenannten Öko-IFB-Verordnung ausgeschlossen seien, verhindere Investitionen und damit effektiv weniger CO₂-Ausstoß, bemängelte er bei einem Pressegespräch. „Wir kritisieren nicht einmal den Öko-IFB, sondern dass der IFB für unsere Unternehmen überhaupt nicht zu Tragen kommt.“ Gerade in ökonomisch schwierigen Zeiten wäre das aus Sicht Klacska angezeigt, um die Wirtschaft anzukurbeln und den Transportunternehmen unter die Arme zu greifen.

Für die Transporteure bedeute die Ausnahme von den Investitions-

freibeträgen den „nächsten Schlag“, nachdem Maßnahmen wie die Normverbrauchsabgabe (NoVA) oder die CO₂-Bepreisung schon zu erheblichen Mehrbelastungen für die Branche geführt hätten, sagte Klacska. Die Transportbranche schaue dadurch bei Steuerersparnissen durch die Finger, die sie in die Energiewende bzw. den Ausbau von Erneuerbaren Energien investieren könne. Der Ausschluss sei auch sachlich nicht gerechtfertigt, zumal die Transportbranche im Bereich der umweltfreundlichen Mobilität gegenüber dem Personenverkehr nicht deutlich hinterherhinken.

Für eine komplette Elektrifizierung des Verkehrssektors bzw. die Transformation des Verkehrssektors in Richtung erneuerbarer Energien brauche es zusätzliche 74.000 Gigawattstunden (GWh) an Strom. „Das bedeutet ein Äquivalent von 66 Donaukraftwerken der Größe Freudenau oder 11.000 zusätzliche Windanlagen“, rechnete Klacska vor. Die Transportwirtschaft habe mit dem Mobilitätsmasterplan ihre Hausaufgaben gemacht, jetzt sei die Politik am Zug, von der er mehr „Technologieoffenheit“ und eine Produktionssteigerung im Bereich von E-Fuels und Wasserstoff sowie eine kräftige Ausbau der Ladestationen forderte. „Das Küken ist geschlüpft, aber jetzt es geht darum, das Küken auch zu füttern“, sagte Klacska mit Blick auf

Fortschritte bei der Marktreife von Fahrzeugen, die mit Erneuerbaren Energieträgern betrieben werden.

Klacska plädierte außerdem für eine „ökologische Klimapolitik“, die Anreize für Unternehmen schaffe und keine zusätzlichen Hürden kreiere. Diese Politik müsse auf Marktmechanismen beruhen und dürfe nicht zu einer Klimapolitik werden, „die uns holt in Richtung einer Planwirtschaft“. Die Wirtschaft hänge an der Mobilität, um arbeiten zu können. Werde die derzeitige „Diskriminierung“ der Branche weiterverfolgt, bestehe die Gefahr, dass viele Arbeitsplätze und Unternehmen ins Ausland abwandern würden, warnte Klacska.

Zum geplanten Verbrennerverbot ab 2035, das derzeit aufgrund einer verschobenen Entscheidung in der Schwebe steht, sagte Klacska, dass er sich von Verkehrsministerin Leonore Gewessler (Grüne) ein Veto auf europäischer Ebene wünsche. „Nicht die Technologie ist schlecht, sondern das CO₂ ist schlecht.“ Pauschal alle Verbrennermotoren zu verbieten, sei nicht der richtige Weg. Der Spartenobmann verwies dabei auf technische Entwicklungen, wonach sich bei manchen Motoren eine kräftige Reduktion des Treibstoffverbrauchs und damit des Ausstoßes erzielen lasse. „Wir haben nach wie vor Potenziale, CO₂ zu senken.“



Tiroler Tageszeitung“ vom 07.03.2023

Frächter kritisieren hohe Kosten und „Diskriminierung“

Viele Firmen schauen beim Öko-Investitionsfreibetrag durch die Finger. CO₂-Reduktion werde so erschwert, kritisieren Frächter. Kritik an NoVA.

Die heimischen Frächter fühlen sich von den förder- und steuerpolitischen Entscheidungen der Bundesregierung diskriminiert. Diese würden hohe Mehrkosten verursachen und die Branche von Förderungen ausschließen, die zu einer CO₂-Reduktion führen würden, kritisierte Alexander Klacska, Obmann der Sparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer (WKÖ) vor Journalisten. Auch andere Branchen seien betroffen.

Klacska verweist darauf, dass die Transporteure vom neuen Öko-Investitionsfreibetrag (IFB) ausgeschlossen sind. Diesen 5 Prozent höhere Freibetrag würden Frächter nur dann bekommen, wenn sie emissionsfreie Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor anschaffen würden. Allerdings seien nur sehr wenige Elektro- und Wasserstoff-Lkw am Markt, diese drei- bis viermal teurer als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. „Zudem fehlt eine flächendeckende Ladeinfrastruktur“, betont der Spartenobmann.

Die Verordnung hat laut Klacska auch negative Auswirkungen auf die Umwelt. Statt in neue Fahrzeuge mit geringerem CO₂-Ausstoß und niedrigerem Verbrauch zu investieren, blieben nun oft ältere Modelle länger im Einsatz. „Wir kritisieren nicht den Öko-IFB, sondern dass der IFB für unsere Unternehmen überhaupt nicht zum Tragen kommt“, so Klacska. Gerade in ökonomisch schwierigen Zeiten wäre das aus Sicht Klacska angezeigt, um die Wirtschaft anzukurbeln.

Für die Transporteure sei das der „nächste Schlag“, nachdem Maßnahmen wie die Normverbrauchsabgabe (NoVA) oder die CO₂-Bepreisung schon zu erheblichen Mehrbelastungen geführt hätten, sagte Klacska. Betroffen seien auch andere Branchen. Mit der NoVA-Einführung im Jahr 2021 habe sich die Anschaffung eines Kastenwagens für alle Unternehmen verteuert. Die Anschaffungskosten seien von 29.900 Euro auf 43.363 Euro gestiegen. Bei knapp 88.000 seither angeschafften Kastenwagen dieser Preisklasse bedeutet dies Mehrkosten für die Wirtschaft von 1,2 Mrd. Euro, rechnete Klacska vor. Elektrische Alternativen würden zudem mehr als 3,5 Tonnen wiegen und eine höhere Führerscheinklasse erfordern.

Für eine komplette Elektrifizierung des Verkehrssektors braucht es zusätzliche 74.000 Gigawattstunden (GWh) an Strom. „Das bedeutet ein Äquivalent von 66 Donaukraftwerken der Größe Freudenau“, so Klacska, der mehr „Technologieoffenheit“ und eine Produktionssteigerung im Bereich von E-Fuels und Wasserstoff sowie einen kräftigen Ausbau der Ladestationen forderte. Werde die derzeitige „Diskriminierung“ der Branche weiterverfolgt, bestehe die Gefahr, dass viele Arbeitsplätze und Unternehmen ins Ausland abwandern, warnte Klacska.

Frächter kritisieren die hohen Anschaffungskosten für neue Fahrzeuge durch die NoVA. Elektrische Alternativen seien rar und teuer.

„Salzburger Nachrichten“ vom 07.03.2023

Frächter sehen sich unter Druck

Ausschluss vom Investitionsfreibetrag sieht man als Diskriminierung.

Österreichs Lkw-Branche sieht sich durch die aktuelle Umweltpolitik der Regierung unter die Räder kommen. Jüngerer Anlass ist die mit 2023 in Kraft getretene Verordnung für einen ökologischen Investitionsfreibetrag (Öko-IFB), die eine Erhöhung des Freibetrags um 5 Prozent (von 10 auf 15 Prozent) vorsieht, wenn damit ein Beitrag zu Ökologisierung verbunden ist. Lkw und Zugmaschinen sind aber gänzlich vom Investitionsfreibetrag ausgenommen, weil sie fossile Energieträger nutzen – mangels Alternativen, wie Alexander Klacska, Obmann der Bundesparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKO), betont.

Das sei eine weitere Diskriminierung der Branche – und kontraproduktiv. Sie bedeute nicht nur eine entgangene Steuerersparnis von 24.000 Euro für eine typische Spedition mit einer geplanten Anschaffung von zehn Lkw 2023, die für Ökologisierungsschritte wie den Einbau einer Photovoltaikanlage nutzbar gewesen wären. Entfalle mangels Anreizen die Neuan schaffung, gebe es auch keine CO₂-Reduktion. Ein neuer Lkw habe um 14 Prozent weniger Verbrauch und CO₂-Ausstoß gegenüber einem Modell aus dem Jahr 2017.

Kein Einzelfall, sagt der Interessenvertreter, „der Ausschluss der neuesten Verbrennertechnologie hat System“. Die Branche war auch von der Investitionsprämie 2020 und dem Investitionsfreibetrag 2022 ausgenommen. Bei der Auszahlung der Härtefallregelung im Nationalen Emissionshandelsgesetz (NEHG) gebe es massive Säumigkeit. Dass die Normverbrauchsabgabe (NoVA) in Österreich auch den gewerblichen Bereich umfasse, sei „weltweit einzigartig“. Einem mittelständischen Transporter seien laut Musterrechnung seit 2020 fast 173.000 Euro entgangen. Büße die Branche Wettbewerbsfähigkeit ein, steige die Gefahr neuer Auslagerungen samt dem Verlust von Arbeitsplätzen.

„Die Presse“ vom 07.03.2023

„Staat verhindert CO₂-Einsparung“

Die Transporteure fühlen sich bei den Öko-Freibeträgen benachteiligt.

Die Transportwirtschaft stößt sich an der Ausgestaltung der Öko-Investitionsfreibeträge. Dadurch werde die Branche von Förderungen ausgeschlossen, meint der Obmann der Bundessparte Transport, Alexander Klacska. Zudem verhindere der Staat damit CO₂-Einsparungen, weil ältere Lkw länger gefahren werden. Gäbe es Förderungen, würden die Modelle erneuert werden, das brächte „beachtliche Verbrauchs- und CO₂-Ersparnisse mit sich“. Für die Transporteure bedeute die Ausnahme von den Investitionsfreibeträgen den „nächsten Schlag“, nachdem die Branche schon durch andere Maßnahmen erheblich belastet werde.

GRUNDUMLAGE

Die Grundumlage laut § 123 Abs. 9 WKG:

Die Grundumlage ist eine unteilbare Jahresumlage; sie ist auch für das Kalenderjahr zu entrichten, in dem die Berechtigung erworben wird oder erlischt. Besteht die Mitgliedschaft zu einer Fachgruppe nicht länger als die Hälfte eines Kalenderjahres, ist die Grundumlage für dieses Kalenderjahr nur in halber Höhe zu entrichten, besteht die Mitgliedschaft aber nicht länger als 31 Tage im ganzen Kalenderjahr, entfällt die Pflicht zur Entrichtung der Grundumlage zur Gänze.

Wofür ist die Grundumlage?

Die Finanzierung der Tätigkeit der Fachgruppe und auch des Fachverbandes in Wien erfolgt durch die Einhebung einer Grundumlage einmal im Jahr.

Neugründerbonus gemäß § 123 Abs. 14 WKG:

Wer erstmalig eine Berechtigung iSd § 2 Abs 1 WKG erwirbt oder eine Unternehmung rechtmäßig selbstständig betreibt (ausgenommen: Rechtsformänderungen oder Umgründungen), ist im darauffolgenden Kalenderjahr von der Grundumlage befreit.

Rechtsformstaffelung gem. § 123 Abs. 12 WKG:

Wird die Grundumlage mit einem festen Betrag festgesetzt, so ist dieser von natürlichen Personen, offenen Handelsgesellschaften, Kommanditgesellschaften sowie von eingetragenen Erwerbsgesellschaften in einfacher Höhe (Normalsatz), von Gebietskörperschaften, Genossenschaften, Vereinen und allen anderen juristischen Personen in dop-



pelter Höhe zu entrichten, sofern diese Rechtsfolge im Beschluss der zuständigen Fachorganisation nicht ausdrücklich ausgeschlossen wird.

Ruhendsatz gem.

§ 123 Abs. 9, 2. Satz WKG:
Ruh/Ruhen die gemäß § 2 Abs. 1 WKG mitgliedschaftsbegründende(n) Berechtigung(en) für die gesamte Periode der Mitgliedschaft im Kalenderjahr, ist die Grundumlage höchstens in halber Höhe zu entrichten.

Die Grundumlage für das Güterbeförderungsgewerbe wird wie folgt berechnet:

Pro Betriebsstätte ein fester Betrag für folgende Güterbeförderungen:

Klasse 1:

Gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg nicht übersteigt bei eingeschränktem Einsatz von Beförderungsmitteln

118,50 Euro

Klasse 2.1:

Gewerbsmäßige Beförderung von

Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg nicht übersteigt bei uneingeschränktem Einsatz von Beförderungsmitteln

170,00 Euro

Klasse 2.2:

Gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg nicht übersteigt bei eingeschränktem Einsatz von Beförderungsmitteln

170,00 Euro

Klasse 3:

Alle sonstigen Güterbeförderungen (z. B. Fahrradboten)

72,60 Euro

Unbeschadet des § 123 Abs. 7 WKG ist bei Zusammentreffen von Güterbeförderungen mehrerer Klassen (Klasse 1 bis 3) an einer Betriebsstätte nur der höchste Grundumlagenbetrag zu bezahlen. Bei gleich hohen Grundumlagen wird die GU pro Betriebsstätte nur einmal vorgeschrieben.

Fester Betrag pro Beförderungsmittel für folgende Berechtigungsarten:

Klasse 1:

Pro Kraftfahrzeug laut Konzessionsumfang für Güterbeförderungen im innerstaatlichen Verkehr (§ 2 Abs. 2 Z 1 GütbefG)

39,80 Euro

Pro Kraftfahrzeug laut Konzessionsumfang im grenzüberschreitenden Verkehr (§ 2 Abs. 2 Z 2 GütbefG)

39,80 Euro

Klasse 2.2:

Pro Beförderungsmittel bei gewerbsmäßiger Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg nicht übersteigt

0,00 Euro

Klasse 3:

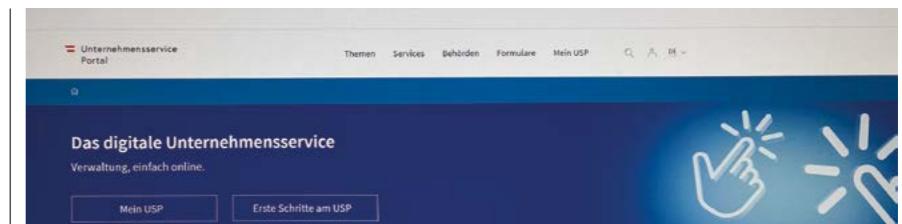
Pro Beförderungsmittel für Beförderungsdienstleistungen, die nicht unter Klasse 1 und/oder Klasse 2 fallen

0,00 Euro

Bei Zusammentreffen von Beförderungsmitteln mehrerer Klassen (Klasse 1 bis 3) bzw. innerhalb der Klasse 1 an einer Betriebsstätte sind die Umfänge der einzelnen Klassen zusammenzurechnen.

Der für die Erhebung der jeweiligen Grundumlage relevante Stichtag wird autonom von den Fachgruppen festgelegt.

„Ruh (ruhen) die gem. § 2 Abs. 1 WKG mitgliedschaftsbegründende(n) Berechtigung(en) für die gesamte Periode der Mitgliedschaft im Kalenderjahr, ist die Grundumlage in Höhe von EUR 36,30 zu entrichten.“



E-Zustellungen – USP Unternehmerserviceportal

Unternehmen sind seit 1. Jänner

2020 verpflichtet, an der elektronischen Zustellung teilzunehmen. Ausgenommen sind nur jene Unternehmen, die wegen Unterschreitens der Umsatzen- grenze nicht zur Abgabe von Umsatzsteuervoranmeldungen verpflichtet sind.

Die Registrierung zur elektronischen Zustellung erfolgt für Unternehmen im USP.

Für die „Nicht-Teilnahme“ an der elektronischen Zustellung sind derzeit keine Sanktionen vorgesehen. Sofern keine elektronische Zustellmöglichkeit vorliegt, wird die sendende Behörde eine postalische Zustellung vornehmen.

Achtung:

Bestimmte Unternehmer werden automatisch in das Teilnehmerverzeichnis übernommen (siehe dazu Näheres unter Punkt „Teilnehmerverzeichnis“). So kann die Behörde etwa im Falle der automatischen Übernahme aus FinanzOnline eine nicht-nachweisliche Zustellung in das elektronische Postfach zustellen, auch wenn seitens des Unternehmens noch keine Registrierung im USP erfolgt ist (eine Abholung ist nur möglich, in dem man sich beim USP anmeldet).

Unternehmerbegriff

An der elektronischen Zustellung haben laut E-Government-Gesetz Unternehmen im Sinne des § 3 Z 20 Bundesstatistikgesetz teilzunehmen. Das Bundesstatistikgesetz definiert den Unternehmerbegriff wie folgt: Alle natürlichen Personen (z. B. freie Dienstnehmer, freiberuflich Tätige), juristischen Personen, Personengesellschaften, Personengemeinschaften und Personenvereinigungen mit Wohnsitz, gewöhnlichem Aufenthalt, Sitz oder Geschäftsleitung in Österreich, die der Allgemeinheit oder einem bestimmten Personenkreis Waren, Werk- und Dienstleistungen gegen Entgelt anbieten oder im Allgemeininteresse liegende Aufgaben erfüllen oder Einkünfte aus Land- und Forstwirtschaft, selbstständiger Arbeit, Gewerbebetrieb oder Vermietung und Verpachtung erzielen.

Unzumutbarkeit der E-Zustellung

Die Teilnahme an der elektronischen Zustellung ist von vornherein unzumutbar, wenn das Unternehmen nicht über die dazu erforderlichen technischen Voraussetzungen oder über keinen Internet-Anschluss verfügt. Die erforderliche technische Voraussetzung fehlt etwa, wenn keine internetfähige Hardware im Unternehmen verfügbar ist.

Widerspruchsmöglichkeit

Unternehmen, die wegen Unterschreiten der Umsatzgrenze nicht zur Abgabe von Umsatzsteuervoranmeldungen verpflichtet sind, können der elektronischen Zustellung widersprechen. Der Widerspruch erfolgt grundsätzlich durch die Abmeldung des Unternehmens vom Teilnehmerverzeichnis und somit der elektronischen Zustellung. Der Widerspruch kann, sofern man nicht im USP registriert ist, auch per Post an das Bundesrechenzentrum geschickt werden. Unternehmen, die der elektronischen Zustellung widersprochen haben, werden wie bisher auf dem Postweg kontaktiert.

Teilnehmerverzeichnis

Um die vollständige Erreichbarkeit aller potenziellen Empfänger sicherzustellen, wurde ein Teilnehmerverzeichnis sämtlicher Zustellsysteme eingeführt. Das Teilnehmerverzeichnis wurde am 28. Mai 2019 kundgemacht (BGBl. II Nr. 140/2019) und bildet seit „Produktivsetzung“ der elektronischen Zustellung (1.12.2019) das Verzeichnis aller Personen, die elektronische Zustellungen empfangen, ab.

Seit Juni 2019 werden bestimmte Unternehmen automatisch in das Teilnehmerverzeichnis übernommen und gelten als angemeldete Teilnehmer:

- FinanzOnline-Teilnehmer, die nicht auf die elektronische Zustellung nach der Bundesabgabenordnung (BAO) verzichtet haben und Unternehmen im Sinne des § 3 Z 20 Bundesstatistikgesetz 2000 sind, werden seit 1. Juli 2019 automatisch in das Teilnehmerverzeichnis übermittelt.
- Ebenso sind die Teilnehmer am Elektronischen Rechtsverkehr (ERV) automationsunterstützt bis

auf Widerspruch des Teilnehmers an das Teilnehmerverzeichnis zu übermitteln. ERV-Teilnehmer können eine Weiterleitung in den ERV konfigurieren.

- Seit 1. Dezember 2019 werden Kunden der elektronischen Zustelldienste (Briefbutler, BRZ Elektronischer Zustelldienst, eVersand oder Mein Brief) automationsunterstützt in das Teilnehmerverzeichnis aufgenommen.

Unternehmer, die automatisch in das Teilnehmerverzeichnis übernommen werden, erhalten eine Information über ihre Übernahme (Benachrichtigung in der Databox von FinanzOnline) und können ab diesem Zeitpunkt ihre Registrierungsinformationen am Teilnehmerverzeichnis überprüfen und gegebenenfalls anpassen (z. B. E-Mail-Adressen für Benachrichtigungen, De-/Aktivierung der Weiterleitung in den ERV etc.). Sollte in FinanzOnline keine E-Mail-Adresse hinterlegt sein oder wurde auf die elektronische Zustellung gemäß BAO verzichtet, dann können diese Teilnehmer nicht automatisch übernommen werden, da die verpflichtende Verständigung über neue Nachrichten nicht möglich wäre. Diese Teilnehmer werden dazu motiviert, eine Registrierung zur elektronischen Zustellung vorzunehmen.

Wer darf in das Anzeigemodul zustellen?

In das Anzeigemodul dürfen ausschließlich Behörden und Verantwortliche des öffentlichen Bereichs zustellen bzw. zusenden.

Weiterführende Informationen
Das Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort veröffentlicht auf seiner Homepage laufend weitere Informationen zur elektronischen Zustellung.

Infos dazu finden Sie unter folgender Website:

<https://tinyurl.com/3thn394m>

Weiters steht Ihnen der USP-Support unter (+43) 0 50 233 733 zur Verfügung.

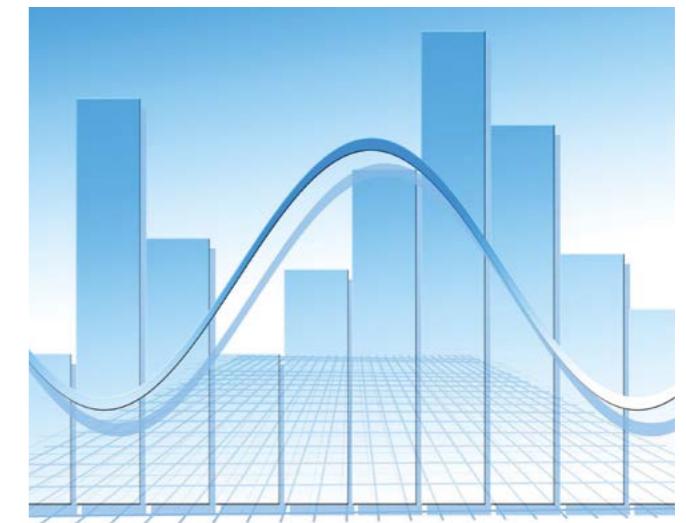
Auch die Grundumlage der Wirtschaftskammer wird in Zukunft nur mehr per E-Zustellung vorgeschrieben!

im angemeldeten Bereich des USP in der Anwendung „Mein Postkorb“. Das Anzeigemodul hat den Empfänger unverzüglich davon zu verständigen, dass ein Dokument für ihn zur Abholung bereit liegt. Diese elektronische Verständigung ist an die dem Teilnehmerverzeichnis bekanntgegebene elektronische Adresse des Empfängers zu versenden. Erledigungen der Finanzbehörden gemäß der BAO werden weiterhin in FinanzOnline zugestellt und zusätzlich zur Information über das Anzeigemodul angezeigt.

Zur Nutzung des Anzeigemoduls „Mein Postkorb“ muss das Unternehmen über ein USP-Konto und zumindest einen USP-Anwender mit der Rolle „Postbevollmächtigter“ verfügen.

WIFO-Sonderauswertung Konjunkturtest Güterbeförderung Jänner 2023 (Q1/23)

Auf den kommenden Seiten finden Sie die neuesten Auswertungen des WIFO-Konjunkturtests für Güterbeförderungsunternehmen. Die Befragung hat im Jänner 2023 stattgefunden und es haben insgesamt 72 Unternehmen aus dem Güterbeförderungsgewerbe teilgenommen.



Die Einschätzung der Umfrageteilnehmer ist in Bezug zu Vergangenheit und Zukunftserwartungen generell deutlich gesunken:

Geschäftslage und Nachfrage werden sowohl vergangenheitsbezogen als auch für die Zukunft pessimistisch eingeschätzt und zugleich wird von einem Rückgang der Beschäftigten ausgegangen. Auch der aktuelle Auftragsbestand ist nochmals stark gesunken.

- Die „Nachfrageerwartung“ ist von -11,7 (Oktober 2022) auf -23,5 deutlich weiter zurückgegangen.
- Der „Auftragsbestand zur Zeit“ hat sich von 69,0 Punkten (Oktober 2022) auf 59,2 Punkte weiter reduziert.
- Als primäre Produktionsbehinderungen werden der „Mangel an Arbeitskräften“ von 41,3 % und „unzureichende Nachfrage“ von 21,7 % genannt. \Rightarrow

Auffallende Parameter im Detail:

- Die „Geschäftslage in den kommenden 6 Monaten“ wird im Vergleich zum Oktober 2022 (-19,0 Punkte) mit -25,6 Punkten sehr schlecht eingeschätzt.

FHEYERTAG FAHRZEUGBAU TECHNIK



- 3-Seitenkipper mit oder ohne Abdeckung
- Asphaltmulden isoliert mit Zertifizierung
- Pritschenaufbauten
- Kofferaufbauten
- Montage von div. Ladekränen und Hebebühnen
- diverse Servicearbeiten, Reparaturen
- Hydraulikzubehör und Hydraulikschläuche

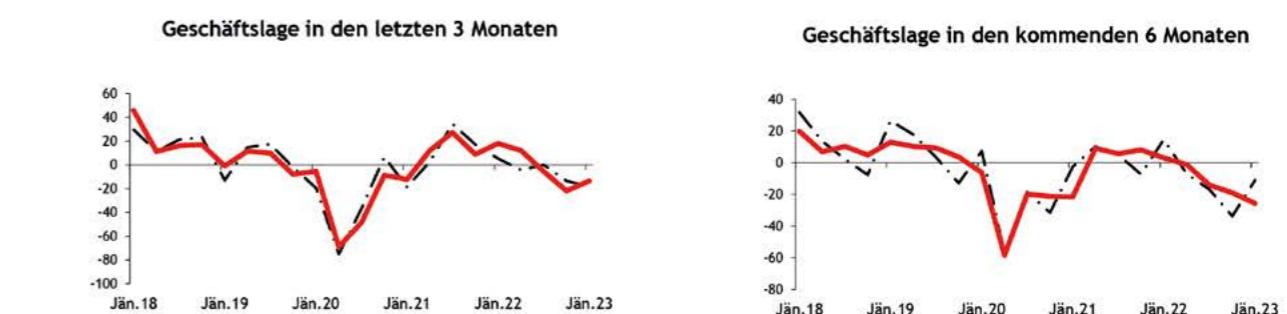
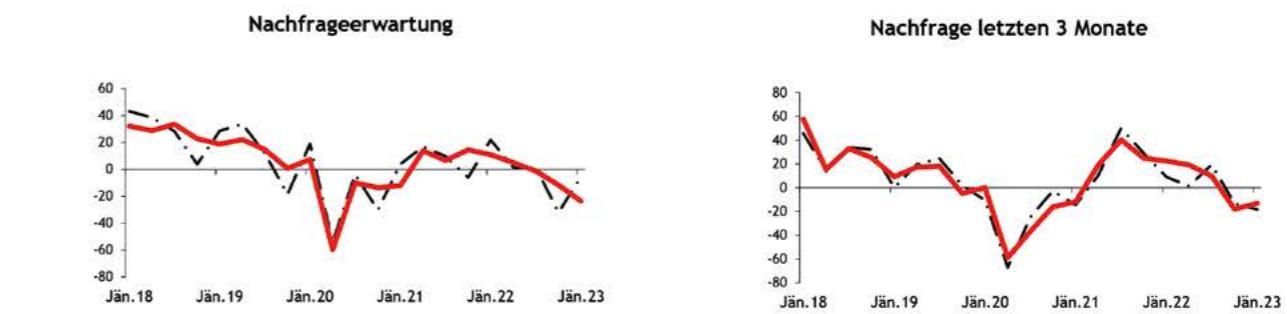
Ziprein 17, 8082 Kirchbach
Tel. 03116/2652, Fax 03116/2652-4
E-Mail: fahrzeugbau@feyertag.at **Internet: www.feyertag.at**

LKW-AUFBAUTEN • KIPPER • LADEBORDWÄNDE • KRÄNE-SERVICE

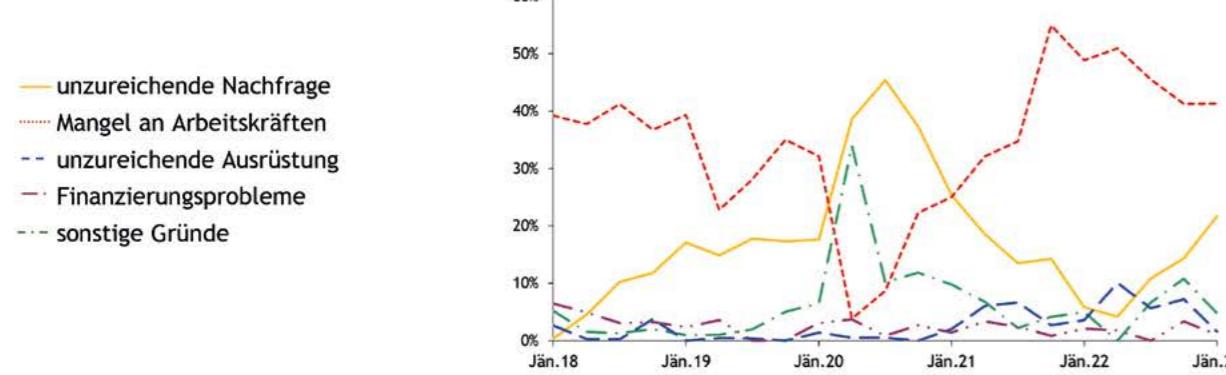
SONDERAUSWERTUNG WIFO KONJUNKTURTEST
für den FV GÜTERBEFÖRDERUNGSWERBE

saisonbereinigte Werte	Ø letzte 5 Jahre	Ø letzte 4 Quartale	Apr.22	Jul.22	Okt.22	Jän.23
Geschäftslage in den letzten 3 Monaten	-2,5	-7,3	12,0	-5,7	-21,8	-13,6
Geschäftslage in den kommenden 6 Monaten	-5,1	-15,0	-1,2	-14,1	-19,0	-25,6
Nachfrage letzten 3 Monate	4,7	-0,6	19,1	9,6	-18,1	-13,2
Nachfrageerwartung	3,4	-7,9	4,9	-1,2	-11,7	-23,5
Auftragsbestand zur Zeit *	71,5	74,1	89,1	79,0	69,0	59,2
Preiserwartung	23,5	59,2	64,9	68,8	62,3	40,6
Beschäftigung letzten 3 Monate	-4,4	-5,2	7,6	-4,3	-12,5	-11,5
Beschäftigungserwartung	2,7	4,0	13,5	11,8	-7,5	-1,9
primäre Produktionsbehinderungen:						
zur Zeit keine Behinderungen	37,5%	31,5%	38,2%	32,2%	24,8%	30,7%
unzureichende Nachfrage	18,1%	12,8%	4,2%	10,8%	14,4%	21,7%
Mangel an Arbeitskräften	34,1%	44,7%	50,9%	45,5%	41,2%	41,3%
unzureichende Ausrüstung	2,7%	6,1%	10,1%	5,7%	7,2%	1,6%
Finanzierungsprobleme	2,2%	1,5%	1,8%	0,0%	3,4%	1,0%
sonstige Gründe	6,3%	5,6%	0,0%	6,7%	10,8%	4,8%

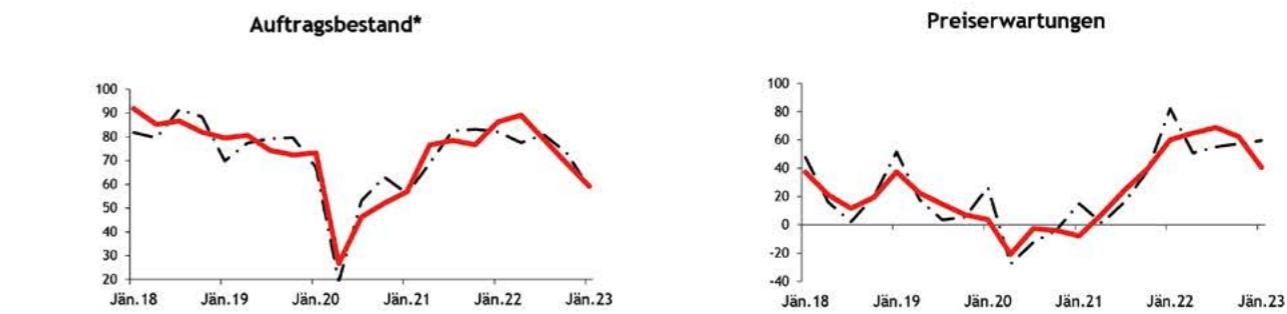
SONDERAUSWERTUNG WIFO KONJUNKTURTEST
für den FV GÜTERBEFÖRDERUNGSWERBE



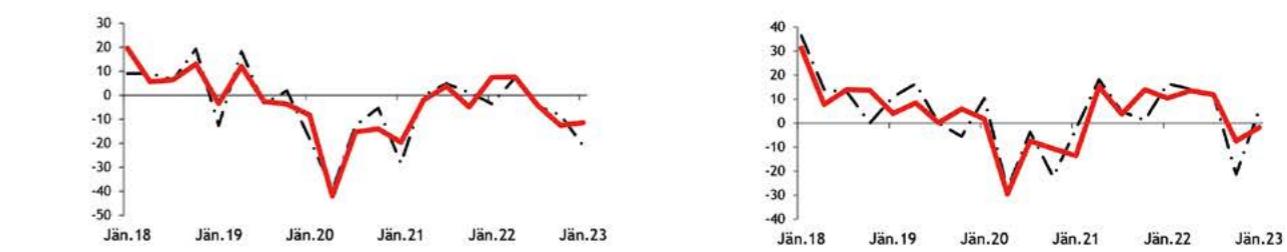
primäre Behinderungen der Geschäftstätigkeit*



* Anteil der Unternehmen



Beschäftigung letzten 3 Monate



Sämtliche Werte auf dieser Seite entstammen qualitativen Fragen aus dem WIFO Konjunkturtest (im Auftrag der EU Kommission) an Unternehmen und erlauben somit einen Rückschluß auf die Stimmungslage in den befragten Unternehmen und den momentanen Stand im Konjunkturzyklus.

Die ausgewiesenen Werte stellen Salden aus positiven und negativen Werten in % aller Antworten dar. Antworten der neutralen Kategorie bleiben

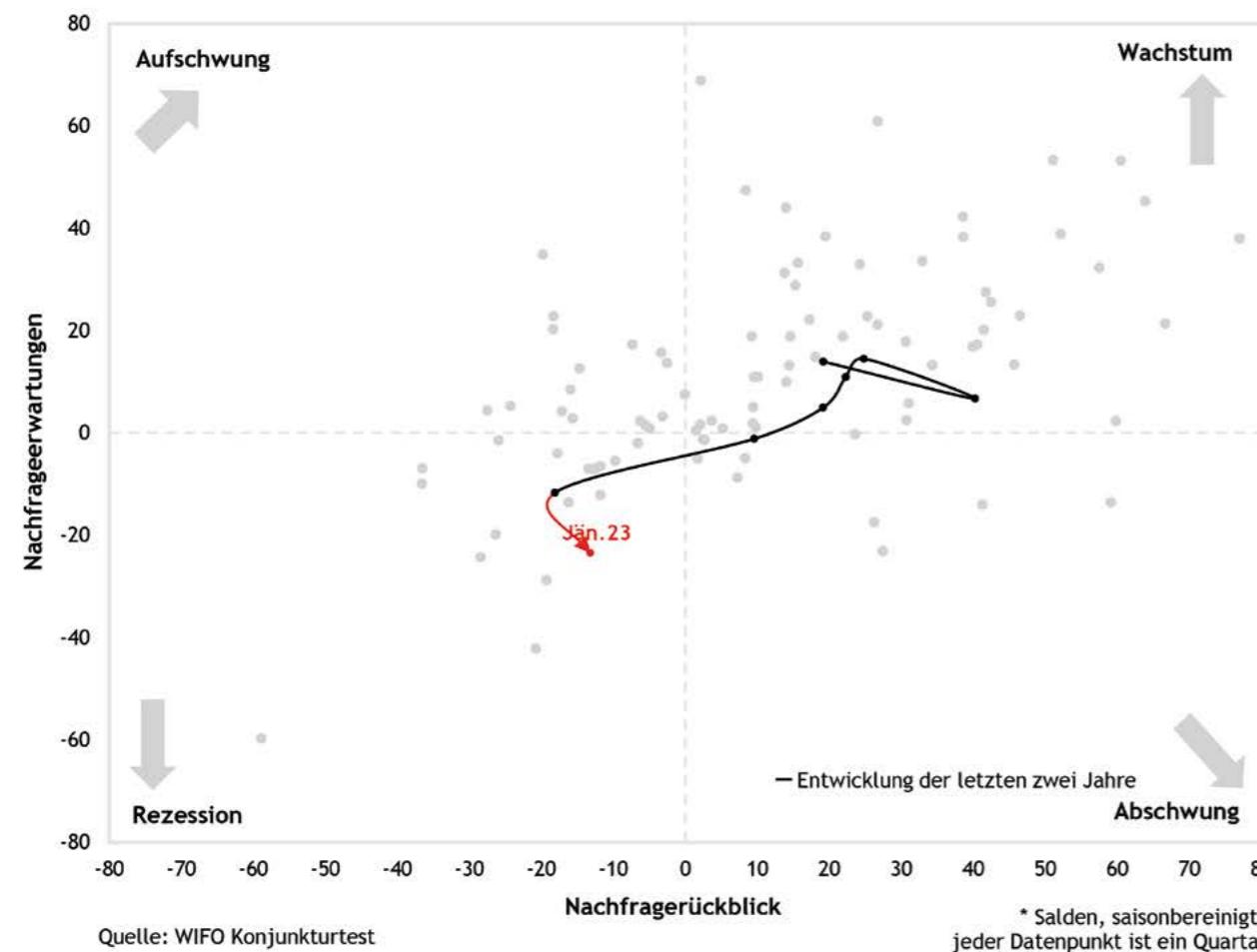
unberücksichtigt. (*kein Saldo, sondern Anteil der Unternehmen mit ausreichenden oder mehr als ausreichenden Auftragsbeständen)

Sämtliche Werte auf dieser Seite entstammen qualitativen Fragen aus dem WIFO Konjunkturtest (im Auftrag der EU Kommission) an Unternehmen und erlauben somit einen Rückschluß auf die Stimmungslage in den befragten Unternehmen und den momentanen Stand im Konjunkturzyklus.

Die ausgewiesenen Werte stellen Salden aus positiven und negativen Werten in % aller Antworten dar. Antworten der neutralen Kategorie bleiben unberücksichtigt. (*kein Saldo, sondern Anteil der Unternehmen mit ausreichenden oder mehr als ausreichenden Auftragsbeständen)

SONDERAUSWERTUNG WIFO KONJUNKTURTEST
für den FV GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE

Konjunktur-Uhr von 1996 bis 2023



Wie lese ich die „Konjunktur-Uhr“?

Die Konjunktur-Uhr ist ein 4-Phasen Diagramm, mit dem sich der Verlauf eines Konjunkturzyklus gut verfolgen und analysieren lässt. Basis dafür ist der WIFO Konjunkturtest. Auf der X-Achse wird die Nachfrage der vergangenen drei Monate, auf der Y-Achse die Nachfrageerwartungen der Unternehmen abgebildet. Sind die Auswertungen der im WIFO Konjunkturtest befragten Unternehmen zur Nachfrage und zu den Nachfrageerwartungen per saldo schlecht, d. h. im Minus, so befindet sich die Konjunktur in der Rezession (Quadrant links unten). Gelangen die Nachfrageerwartungen ins Plus (bei noch schlechter Nachfrage), so gerät man in die Aufschwungphase (Quadrant links oben). Sind Nachfrage und Nachfrageerwartungen gut, d. h. im Plus, so herrscht Wachstum (Quadrant rechts oben). Drehen die Nachfrageerwartungen ins Minus (bei noch guter Nachfrage), so ist die Abschwungphase erreicht (Quadrant rechts unten).

Sämtliche Werte auf dieser Seite entstammen qualitativen Fragen aus dem WIFO Konjunkturtest (im Auftrag der EU Kommission) an Unternehmen und erlauben somit einen Rückschluß auf die Stimmungslage in den befragten Unternehmen und den momentanen Stand im Konjunkturzyklus.

Die ausgewiesenen Werte (außer anders angegeben) stellen Salden aus positiven und negativen Werten in % aller Antworten dar. Antworten der neutralen Kategorie bleiben unberücksichtigt.

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>



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.
- Sie bitte auf „Meine Unternehmensdaten bearbeiten“ (rechts oben – Anmeldung mittels WKO-Benutzername und Passwort).
- 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, die Nutzen Sie die Möglichkeit auch Ihre Firma im Transporteure A-Z zu präsentieren. Hierzu klicken

Raketenwissenschaft mal Pi(π)

Eine Betrachtung der in Österreich geltenden Lenk-/Ruhezeiten für das gärtbefördernde Gewerbe dürfte sich langsam aber sicher zur Raketenwissenschaft entwickeln. Die einschlägige Berechnung ergibt sich aus einem Konglomerat der VO (EU) 561/2006, dem Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe und dem Arbeitsruhegesetz (ARG).

Diese Bestimmungen sehen vor, dass die Lenkzeit/Tag 9 Stunden nicht überschreiten darf, wobei eine zweimalige Überschreitung in der Woche auf 10 Stunden zulässig ist. Wichtig ist jedoch, dass die Lenkzeit/Woche 56 Stunden in der Einzelwoche und in zwei aufeinanderfolgenden Wochen nicht mehr als 90 Stunden aufweisen darf. Hinsichtlich der Lenkpausen ist anzumerken, dass eine solche nach einer Lenkzeit von 4,5 Stunden und zwar in der Dauer von 45 Minuten stattzufinden hat, wobei die Lenkpause in zwei Teile zu 15 Minuten und 30 Minuten aufgeteilt werden kann. So weit so gut, wenn da nicht noch die Tages- und Wochen(end)ruhezeiten zu berücksichtigen sind.

Die Tagesruhezeit hat innerhalb von 24 Stunden 11 Stunden zu betragen, eine Verkürzung der Tagesruhezeit auf 9 Stunden (drei Mal die Woche) ist bei entsprechender kollektivvertraglicher Regelung möglich. Alternativ kann die Tagesruhezeit in zwei Abschnitte geteilt werden, wobei ein Teil mindestens 9 Stunden und der andere Teil folgerichtig 3 Stunden aufzuweisen hat. Bitte beachten Sie jedoch die Blockzeit: diese ist mit 9 Stunden festgelegt. Sollte ein zweiter Lenker an Bord sein, muss jeder der beiden Lenker 9 Stunden Tagesruhezeit in 30 Stunden nachweisen können.

Lieber Leser, wer bis jetzt noch nicht den Überblick verloren hat, möge



RA Mag. Christoph Rappold
Reif und Partner
Rechtsanwälte OG

graz@reifundpartner.at
www.reifundpartner.at

Die Wochen(end)ruhe ist mit einer ununterbrochenen Ruhezeit von 45 Stunden, in die der Sonntag fällt, festgelegt. Natürlich besteht auch die Möglichkeit gewisser Abtauschmöglichkeiten iZm mit Wochenruhe- und Ersatzruhezeiten. Eine Verkürzung der Wochen(end)ruhezeiten auf 24 Stunden ist nämlich dann zulässig, wenn die Reduzierung bis zum Ende der dritten Woche nach der verkürzten Woche im Anschluss an eine andere durch eine mindestens 9-stündige Ruhezeit ausgeglichen wird. Das geht aber nur dann, wenn mit dieser Regelung nicht die Feiertagsruhe von 24 Stunden, die frühestens um 00.00 Uhr, spätestens aber um 06.00 Uhr eines gesetzlichen Feiertags beginnt, torpediert wird.

Neben einer Lenkpause (siehe oben) sind noch die Ruhepausen zu beachten. Diese betragen bei einer Tagesarbeitszeit von 6 bis 9 Stunden 30 Minuten. Bei einer Tagesarbeitszeit von über 9 Stunden ist die Arbeitszeit durch eine Ruhepause von mindestens 45 Minuten zu unterbrechen, wobei auch hier eine Teilungsmöglichkeit in mehrere Teile von zumindest 15 Minuten besteht, der erste Teil ist nach spätestens 6 Stunden Lenkzeit einzuhalten. Zu guter Letzt dürfen auch die wöchentlichen Höchstarbeitszeiten von 60 Stunden nicht überschritten werden. Der Dienstgeber kann auf Basis einer Einigung mit dem Betriebsrat (sofern ein solcher vorhanden ist) die wöchentliche Arbeitszeit aus technischen und/oder arbeitsorganisatorischen Gründen innerhalb eines 26 Wochen umfassenden Durchrechnungszeitraumes auf durchschnittlich 48 Stunden/Woche festlegen.

Also doch Raketenwissenschaft mal Pi(π).

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

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:

- 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

- 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). Sie können auch eine E-Mail an benutzerverwaltung@wko.at schicken.



Boxen Stopp

Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe in der Steiermark

2023/2024

Infoabende: 28.06.2023
17.01.2024

Kurse: 04.09. bis 22.09.2023
26.02. bis 15.03.2024

schriftliche Prüfung
Termin: 12. April 2023

mündliche Prüfung
Termine: 18. bis 20. April 2023

Prüfungstermine für Herbst 2023 und 2024 folgen

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 Nikolaiplatz 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,
- Urkunden zum Nachweis des Vor-/Familienamens.

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.



Foto: © photoby

Sie möchten auch mit einer Werbung
in der Vollen Fahrt vertreten sein?

Infos unter 0316/30 43 00
mailbox@printverlag.at
www.printverlag.at



FRITZ MAYER
INTERNATIONALE SPEDITION ▶ ZELTWEG/AUSTRIA

TRUCK & TRAILER RENT

- ▶ Vermietung von:
- ▶ Sattelzugmaschinen
- ▶ Auflieger



- ▶ Individuelle Mietmodelle

- ▶ Passend für Ihren Bedarf

Unverbindliche Anfrage an:

mayer@mayer.at | +43 3577 76076 330

LET'S MOVE FORWARD TOGETHER ➔



Die Rechtsanwaltskanzlei Dr. Dominik Schärmer wurde mit April 2022 zu Schärmer + Partner Rechtsanwälte GmbH. Unter dem Motto „let's take it to the next level“ haben sie es sich zum Ziel gesetzt, ihre Kunden mit noch mehr Power zu unterstützen.

Die Rechtsanwaltskanzlei ist spezialisiert auf Transportrecht, berät und vertritt Unternehmen in sämtlichen Angelegenheiten mit Bezug zur Transportwirtschaft, Logistikwirtschaft oder Speditionswirtschaft.

Das Aufgabenfeld umfasst folgende Bereiche:

- Schadenersatzprozesse bei Transportschäden, Lagerschäden
- Betreibung von Frachtforderungen
- Vertretung in Verkehrsrechtsangelegenheiten
- Vertretung bei allen Versicherungsstreitigkeiten rund um den Transport

Durch die mehrjährige Erfahrung von Dr. Schärmer als ehemaliger Mitarbeiter in der Transportbranche steht eine praxisbezogene Problemlösung stets im Vordergrund.

Nähere Informationen finden Sie unter:
www.transportrecht.at



Schärmer + Partner
Rechtsanwälte GmbH
TRANSPORT COMPETENCE
CENTER
Dr. Neumann-Gasse 7
1230 Wien
T +43 1 310 02 46
F +43 1 310 02 46-18
kanzlei@schaermer.com
www.transportrecht.at

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-Formulars 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

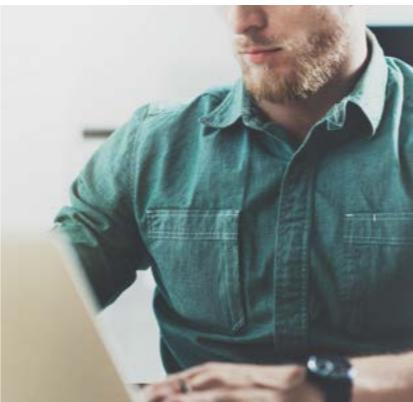
alle möglichen Aktivitäten, um den Rechtszustand herzustellen. Mehr als 1.500 gewerberechtliche Erhebungen finden jährlich statt.

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: SFI0 CRACHT/Shutterstock.com

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.

tungen im „Friends on the Road“-Design auf. Lassen auch Sie Ihr Fahrzeug bekleben und andererseits auch andere Transportunternehmer und Firmen überzeugen, Mitglied zu werden. Denn nur gemeinsam können wir etwas erreichen!

Wie können Sie helfen/unterstützen?

Bitte helfen Sie auch aktiv mit diese Marke noch bekannter zu machen, indem Sie einerseits als bereits beste-

hende 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/>



Was macht LogCom?

Die Initiative fällt besonders durch die gelben, sympathischen Fahrzeugbeklebungen bzw. Fahrzeugbeschrif-

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



Transporteure auf medialem Überholkurs

WKÖ-Fachverband Güterbeförderung: „Alle Jahre wieder ein inakzeptables Warten“

Utl.: Obmann Markus Fischer fordert zeitgerechte Veröffentlichung der Mauttarife für 2023, auf Valorisierung sollte verzichtet werden =

Wien (OTS) - Im heurigen Jahr sind aufgrund der explodierenden Energie- und Treibstoffkosten auch die Transportkosten enorm gestiegen, die Teuerungsrate wird - nachdem sie im November mit 10,6 Prozent erneut zweistellig war - den höchsten Wert seit Jahrzehnten erreichen. „In solch wirtschaftlich prekären Zeiten ist es für Transportunternehmen besonders wichtig, vorausschauend zu kalkulieren. Wir müssen zusätzliche Belastungen rechtzeitig in den Kosten berücksichtigen können“, sagt Markus Fischer, Obmann des Fachverbands Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ). Daher fordert er eine zeitgerechte Veröffentlichung der Mauttarife. Schließlich sei es im Güterbeförderungsgewerbe üblich, Preisanpassungen für das folgende Jahr jeweils gegen Jahresende zu verhandeln, dabei sei auch die Maut ein wesentlicher Faktor. „Deshalb ersuchen wir Transporteure alljährlich um möglichst frühzeitige Information“, so Fischer.

Dennoch heißt es jedes Jahr wieder warten: So ist die Veröffentlichung der Mauttarifverordnung im letzten Jahr erst am 23. Dezember erfolgt, und auch heuer gibt es bisher keine offizielle Kundmachung. Und dies, obwohl der Wert für die gesetzliche Valorisierung ab 1. Jänner 2023 seit geraumer Zeit vorliege: Sie sieht eine Anhebung der Tarife um 2,8 Prozent vor.

zwtl.: Valorisierung aussetzen und Euro 6-Tarifbonus beibehalten

Fischer zufolge sollte auf diese Valorisierung am besten ganz verzichtet werden. „Österreich hat bereits jetzt EU-weit die höchsten Mauttarife für Lkw. Gerade in Zeiten wie diesen müssen sie nicht noch weiter angehoben werden“, so Fischer, der außerdem den angekündigten Entfall des bisherigen Tarifbonus für Euro 6 kritisiert. „Das führt in dieser Abgasklasse zu einer Tarifsteigerung von rund 4,1 Prozent. Die Transportbranche ist schon jetzt mit exorbitanten Kostensteigerungen konfrontiert. In diesem Kontext auch noch die Mauttarife anzuheben, würde eine weitere Befeuierung der Teuerungswelle bedeuten. Und zwar nicht nur für Betriebe, sondern letztlich für alle Konsumentinnen und Konsumenten.“ Fischer fordert daher, die Valorisierung zumindest bis 2025 auszusetzen und den Euro 6-Tarifbonus beizubehalten.

zwtl.: Über das Güterbeförderungsgewerbe

Das Güterbeförderungsgewerbe umfasst 12.000 konzessionierte Unternehmen sowie Kleintransporteure und ist Arbeitgeber für insgesamt zirka 80.000 unselbstständig Beschäftigte. Zwei Drittel aller Güter in Österreich werden auf der Straße transportiert, vor allem die ersten und die letzten 80 Kilometer jeder Lieferung werden auf der Straße zurückgelegt. Es gibt somit keine Alternative zum Lkw, die eine flächendeckende Versorgung von Gütern gewährleistet. Durch Investitionen in neue Technologien wurden die Emissionen im Güterverkehr seit 1990 um 98 Prozent reduziert. (PWK516/DFS)

Alle Jahre wieder ein inakzeptables Warten
OTS, 5. Dezember 2022

Paketdienste: Auftraggeberhaftung gefordert

Der Druck auf Paketzusteller ist enorm: Die Auftraggeber wollen die Waren möglichst preisgünstig und schnell versenden - und das geht zu Lasten der Paketzusteller. Die **Wirtschaftskammer** fordert jetzt Verbesserungen der Arbeitsbedingungen. Diese Woche kam ein Zusteller in Straden mit hohem Tempo von der Straße ab - mehr dazu in Lenker bei Unfall mit Klein-Lkw verletzt -, vergangene Woche raste eine Zustellerin in Lebring mit 115 km/h durch den Ort - mehr dazu in Mit 115 km/h durch das Ortsgebiet: Die Paketflut vor Weihnachten ist für sie kaum noch zu bewältigen. In Schichten bis zu 15 Stunden seien zumindest doppelt so viele Pakete auszuliefern wie in anderen Monaten. Grundübel dieser Situation sei wie so oft der enorme Preisdruck, erklärt **Anja Krenn von der Fachgruppe Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer**.

Krenn Anja (Wirtschaftskammer Steiermark)

Derjenige, der den Transportauftrag annimmt, braucht den Transportauftrag. Und derjenige, der den Transportauftrag vergibt, der will so kostengünstig wie möglich transportieren, weil es teilweise dann vom Versandhandel auch den Druck gibt. Enzinger Ulli (ORF)

Denn der Kunde erwarte den Gratisversand ab einer gewissen Bestellsumme, so Krenn. Dazu komme, dass viele Zusteller Migranten seien. Aufgrund fehlender Deutschkenntnisse würden diese die Verträge oft nicht verstehen oder zu eng getaktet Touren annehmen. Krenn Anja (Wirtschaftskammer Steiermark)

Er unterschreibt jetzt zum Beispiel, dass er die Tour in Voitsberg macht und weiß aber gar nicht, wie die Struktur ist, wie zerstreut die Gemeinden sind, er kennt teilweise die Adressen nicht und ist dann halt überfordert, nicht. Enzinger Ulli (ORF)

Karlheinz Winkler vom Sozialdemokratischen Wirtschaftsverband spricht zudem von Knebelverträgen: Von den steiermarkweit 600 Zustellunternehmen seien rund 400 Einmannunternehmen, die - wie er es formuliert - als Scheinselbstständige arbeiten würden.

Winkler Karlheinz (Sozialdemokratischer Wirtschaftsverband Steiermark)

Er fährt als Selbstständiger und ist aber in wahrsten Sinn eigentlich ein Scheinselbstständiger, weil der ja nur von einem Auftraggeber lebt und sich, sich alle möglichen Unterwerfungen machen muss. Er muss die Logos von der Post oben haben, und normal, wenn sie bei der Post angestellt wären, dann haben sie natürlich einen anderen Vertrag, da dürfen sie maximal zehn Stunden arbeiten. Enzinger Ulli (ORF)

Bei Verkehrsunfällen aufgrund des Zeitdrucks sieht Anja Krenn auch die Spediteure in der Verantwortung. Krenn Anja (Wirtschaftskammer Steiermark)

Derjenige, der disponiert, lernt, wie er disponiert, der sollte dann auch einschätzen können, wie viel Kilometer braucht was, wie, wie schaut es mit uns so viel Paketen mit den Kilometern zeitmäßig aus, dass man noch im Rahmen bleibt. Enzinger Ulli (ORF)

So die Vertreterin der Sparte Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer, die hier eine österreichweite Auftraggeberhaftung der Spediteure fordert.

↑
**Paketdienste:
Auftraggeberhaftung gefordert**

ORF-Steiermark Wirtschaft Online, 14.12.2022

Radio Steiermark-Journal 12:30 - Paketdienste: Auftraggeber-Haftung gefordert

Karner Peter (ORF)

Der Druck auf Paketzusteller ist derzeit enorm. Alle wollen rechtzeitig die bestellten Weihnachtsgeschenke erhalten und ab einer gewissen Bestellgröße auch mit kostenlosem Versand. Die Auftraggeber wollen deshalb die Waren möglichst preisgünstig und schnell versenden - und das geht zu Lasten der Paketzusteller. Diese Woche ist ein Zusteller in Straden mit hohem Tempo von der Straße abgekommen. Vergangene Woche ist eine Zustellerin in Lebring mit 115 km/h durch den Ort gerast. Die Wirtschaftskammer fordert jetzt Verbesserungen der Arbeitsbedingungen. Ulli Enzinger berichtet.

Enzinger Ulli (ORF)

Die Paketflut vor Weihnachten sei für ZustellerInnen kaum noch zu bewältigen. In Schichten bis zu 15 Stunden seien zumindest doppelt so viele Pakete auszuliefern wie in anderen Monaten. Grundübel dieser Situation sei wie so oft der enorme Preisdruck, erklärt **Anja Krenn von der Fachgruppe Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer**.

Krenn Anja (Wirtschaftskammer Steiermark)

Derjenige, der den Transportauftrag annimmt, braucht den Transportauftrag. Und derjenige, der den Transportauftrag vergibt, der will so kostengünstig wie möglich transportieren, weil es teilweise dann vom Versandhandel auch den Druck gibt.

Enzinger Ulli (ORF)

Denn der Kunde erwarte den Gratisversand ab einer gewissen Bestellsumme, so Krenn. Dazu komme, dass viele Zusteller Migranten seien. Aufgrund fehlender Deutschkenntnisse würden diese die Verträge oft nicht verstehen oder zu eng getaktet Touren annehmen. Krenn Anja (Wirtschaftskammer Steiermark)

Er unterschreibt jetzt zum Beispiel, dass er die Tour in Voitsberg macht und weiß aber gar nicht, wie die Struktur ist, wie zerstreut die Gemeinden sind, er kennt teilweise die Adressen nicht und ist dann halt überfordert, nicht. Enzinger Ulli (ORF)

Karlheinz Winkler vom Sozialdemokratischen Wirtschaftsverband spricht zudem von Knebelverträgen: Von den steiermarkweit 600 Zustellunternehmen seien rund 400 Einmannunternehmen, die - wie er es formuliert - als Scheinselbstständige arbeiten würden.

Winkler Karlheinz (Sozialdemokratischer Wirtschaftsverband Steiermark)

Er fährt als Selbstständiger und ist aber in wahrsten Sinn eigentlich ein Scheinselbstständiger, weil der ja nur von einem Auftraggeber lebt und sich, sich alle möglichen Unterwerfungen machen muss. Er muss die Logos von der Post oben haben, und normal, wenn sie bei der Post angestellt wären, dann haben sie natürlich einen anderen Vertrag, da dürfen sie maximal zehn Stunden arbeiten. Enzinger Ulli (ORF)

Bei Verkehrsunfällen aufgrund des Zeitdrucks sieht Anja Krenn auch die Spediteure in der Verantwortung.

Krenn Anja (Wirtschaftskammer Steiermark)

Derjenige, der disponiert, lernt, wie er disponiert, der sollte dann auch einschätzen können, wie viel Kilometer braucht was, wie, wie schaut es mit uns so viel Paketen mit den Kilometern zeitmäßig aus, dass man noch im Rahmen bleibt. Enzinger Ulli (ORF)

So die Vertreterin der Sparte Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer, die hier eine österreichweite Auftraggeberhaftung der Spediteure fordert.

Wirtschaftsbarometer: Gefahr einer Rezession

HEFTIG. Die neue Konjunkturumfrage der WKÖ zeichnet ein düsteres Stimmungsbild der Betriebe.

s kommt eigentlich nicht überraschend, schockiert aber doch in seiner Deutlichkeit: Das steirische Wirtschaftsbarometer, das von der WKÖ Steiermark in einer Befragung von 755 steirischen Unternehmen erhoben wurde, zeichnet ein düsteres Bild. Aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine geben 43,8 Prozent der befragten Unternehmen an, dass sich das Wirtschaftsklima verschlechtert habe, nur 18,0 Prozent sehen eine Verbesserung. Daraus ergibt sich ein Negativsaldo von -25,8 Prozentpunkten.

Noch schlechter sieht es beim Erwartungssaldo für die kommenden zwölf Monate aus. Das liegt bei -74,2 Prozentpunkten - ein historischer Tiefstand, wie **WKÖ Steiermark-Präsident Josef Herk** heute gemeinsam mit **Direktor Karl-Heinz Dernoscheg** bei der Präsentation betonte. „Die Gefahr einer Rezession ist nicht mehr von der Hand zu weisen“. Ein wenig Hoffnung bereitet noch, dass die Umfrageteilnehmer, was ihre eigenen Unternehmen betrifft, etwas weniger negativ gestimmt sind: Die Salden sind bei den Ist-Werten,

Gesamtumsatz, Auftragslage, Preisniveau, Investitionen und Beschäftigung allesamt noch im Plus, auch hier kippen die Erwartungen aber ins negative Einzige Ausnahme: Das Preisniveau, hier rechnen die meisten mit weiteren Steigerungen (Saldo: +64,8 Prozentpunkte).

Als größte Herausforderungen sehen die steirischen Unternehmen nach den hohen Energie-, Rohstoff- und Vorleistungspreisen (78,4 Prozent den Arbeits-/Fachkräftemangel (77,0 Prozent).

„Jetzt merken wir, dass die demographische Keule voll zuschlägt“, so Herk. Gemeinsam mit Dernoscheg fordert er „Taten statt Worte“. So braucht es etwa eine Strom- und Gaspreisbremse und eine Verlängerung des Energiekostenzuschusses bis Ende 2023. Außerdem müsse man verstärkt auf qualifizierte Zuwanderung setzen.

↑
**Paketdienste:
Auftraggeberhaftung gefordert**

ORF-Steiermark Journal, 14.12.2022

↓
Aktivisten sperren zentrale Autoroute
Kleine Zeitung, 15. Dezember 2022

Aktivisten sperren zentrale Autoroute
Parents for Future und auto:frei:tag wollen am Freitag zeigen, wie sich eine autofreie Bergmannsgasse anfühlen kann. Wir wollen die Leute auf den Geschmack bringen, wie eine Stadt ohne Auto sein könnte“, sagt Thomas Etzenberger. Deshalb servieren er und weitere Aktivisten von Parents for Future und auto:frei:tag diesen Freitag Glühwein und Kekse und verwandeln die Bergmannsgasse in eine vorweihnachtliche Partyzone. Die beabsichtigte Folge: Die Autos müssen draußen bleiben. Das Motto lautet: Weihnachtstieder statt Autolärm. Los geht es mit der „stillen Demo“, wie sie die Aktivisten bewerben, am 16. Dezember um 13 Uhr mit Ansprachen, Glühwein und Livemusik. Später gibt es auch Kekse und Platten aufgelegt. Ab 19 Uhr steht „gemeinsames Aufräumen“ am Programm. In diesen Stunden ist die Bergmannsgasse im Abschnitt zwischen Humboldtstraße und Kreuzgasse für Autos gesperrt. „Die Stadt ist immer noch durch den Autoverkehr geprägt“, sagt Etzenberger, der selbst in der Bergmannsgasse wohnt, die als zweispurige Einbahn eine vielbefahrene Ausfallstraße Richtung Norden ist. „Eigentlich sollten wir ja bei den Emissionen im Verkehrsbereich in wenigen Jahren bei null sein. Da passiert aber viel zu wenig.“ Was Etzenberger wichtigst: „Wir führen die Demo im Rahmen des Rechtsstaates durch, formal ist alles korrekt bei den Behörden angemeldet.“ Ein kleiner Seitenhieb in Richtung Klimakleber der „Letzten Generation“, deren Aktivisten zuletzt regelmäßig Hauptverkehrsader im Frühverkehr durch Ankleben auf die Straße blockiert haben und teils saftige Strafen bekommen. Wenngleich Etzenberger die Ungeduld der Jungen nachvollziehen kann und die Emotionen gegen diese Form des Protests als Themenverfehlung empfindet. „Da von Terrorismus zu reden, ist ja absurd. Und wenn schon der Gedanke an eine autofreie Innenstadt oder Tempo 100 auf der Autobahn Leute überfordert, dann wird es die Anpassung an plus zwei oder plus vier Grad erst recht“, so Etzenberger von Parents for Future. Wer glaubt, man könne sich auf diese Klimakrise einstellen und im Wesentlichen weitertragen wie bisher, irrt, ist er überzeugt. Dielinitiative auto:frei:tag hatte in vergangenen Jahren bereits mehrfach die Mandellstraße, die Luthergasse, die Elisabethengasse oder zuletzt die Technikergasse in eine Art öffentliches Wohnzimmer verwandelt und die Autos für einen Freitagnachmittag ausgesperrt. Kritik daran kam vor allem aus der **Wirtschaftskammer**, die die Sperren für Pkw als geschäftsschädigend für jeweils ansässige Unternehmen betrachtet hat. Aktivist Etzenberger aus der Bergmannsgasse betont, dass Anrainer trotz Straßensperre natürlich auch am Freitag zu- und abfahren können sollen.

↑
Wirtschaftsbarometer: Gefahr einer Rezession
Der Grazer, 13. Dezember 2022



60 Jahre Schor Trans GmbH

Hinter der erfolgreichen 60-jährigen Firmengeschichte der Schor Trans GmbH steht die Kontinuität eines umsichtig und mit Freude geführten Familienunternehmens. Wenn es um Qualität geht, gibt es im Unternehmen keine Kompromisse.

Ein Blick in die Firmengeschichte zeigt das kontinuierliche Wachstum eines gesunden und soliden Unternehmens, das sich in den 60 Jahren ihres Bestandes eines auf ihre Fahnen geschrieben hat: die konsequente Ausrichtung auf die Bedürfnisse ihrer Kunden.

Drei Generationen prägen das Unternehmen Schor Trans. Gemeinsam ist ihnen, dass sie mit ihrer Unternehmenskultur einen guten und zufriedenen Kundenstamm geschaffen haben und mit ihrer einwandfreien Qualität diese rundum zufriedenstellen.

Seit dem Gründungsjahr 1963 durch Ferdinand Schor hat sich das Tätigkeitsfeld nur unwesentlich verändert. Anfänglich waren die Haupttätigkeitsbereiche, die mit zwei Kipper-Lkw durchgeführt wurden, Schot-

ter- sowie Baumaterialientransporte zusammen mit einem Kohle- und Obsthandel. Heute transportiert die Schor Trans GmbH zusätzlich Lebensmittel in der gesamten Steiermark, ist mit seinen Sattelschleppern international unterwegs und übernimmt für einige Umlandgemeinden die Winterdienste. Erfolgreich arbeitet das Unternehmen auch mit namhaften Baufirmen zusammen und tätigt Kipper-, Kran- und Greifladerarbeiten, führt Schottertransporte durch oder erledigt Baumaschinen- und Baggertransporte zur vollsten Zufriedenheit seiner Kunden.

Die Familiengeschichte war leider nicht nur von schönen Begebenheiten geprägt, die tragischen und traurigen Augenblicke gehören auch dazu, wie der unerwartete Tod im Jahr 2000 von Ferdinand Schor jun.,

der die Firma 1978 von seinem Vater übernommen hatte. Seine Frau Gennoveva und die beiden Söhne Ferdinand und Markus leiteten danach die Firma und wandelten das Einzelunternehmen 2001 in eine GmbH um. Die beiden Brüder sind mit Begeisterung dabei und haben den sukzessiven Aufbau der Firma weitergeführt. Ferdinand Schor ist kaufmännischer und handelsrechtlicher Geschäftsführer. Der gelernte Mechaniker stieg nach seiner Lehre als Lkw-Fahrer in den Betrieb ein. Noch heute sitzt er hinter dem Lenkrad, steuert aber nicht nur seine Lkw, sondern auch zusammen mit seiner Gattin Helga alle Belange des Unternehmens.

Hinter der Schor Trans GmbH steht die Kontinuität eines umsichtig geführten Familienunternehmens. Der familiäre Zusammenhalt setzt sich

© Foto: Schor Trans GmbH

auch bei den Mitarbeitern fort. „Unsere Kunden stehen im Mittelpunkt, wir übernehmen gerne Verantwortung, erfüllen hohe Qualitätsansprüche und stehen zu unserem Wort. Aber ebenso wichtig sind uns unsere Mitarbeiter, denen wir volles Vertrauen entgegenbringen. Sie sind es, die sich selbstständig und verlässlich für das Funktionieren aller Abläufe einsetzen und so handeln, als ob es ihr eigener Betrieb wäre. Ohne unsere Mitarbeiter gäbe es die Firma nicht, sie sind unser Gesicht und unsere Stimme“, sagt Ferdinand Schor.

Einzigartig macht seinen Betrieb nicht nur das breit aufgestellte Tätigkeitsfeld, sondern auch die moderne und immer top gepflegte Fahrzeugflotte. „Neben unseren Mitarbeitern sind unsere Lkw die Aushängeschilder der Firma“, erklärt Schor.

Seine Motivation schöpft Ferdinand Schor aus seiner Arbeit. „Waren von A nach B zu bringen und damit anderen zu helfen bzw. als Systemerhalter zu fungieren, sind das Schöne an meinem Beruf. Dazu kommen unse-

re treuen Kunden, mit denen ich in der langen Zeit der Zusammenarbeit freundschaftliche Kontakte geknüpft habe und unsere Mitarbeiter, deren Zusammenhalt und Einsatz wirklich großartig ist“, begeistert er sich und ergänzt: „Es ist schon eine Herausforderung, gestiegene Preise weitergeben zu müssen. Doch zum Glück verstehen das unsere Kunden und wir können wertschätzend zusammenarbeiten. Leider stellen die politischen Maßnahmen sowie der immer mehr in den Vordergrund tretende Mitarbeitermangel unsere Branche vor immer größere Herausforderungen.“

Doch jeder Tag ist eine Herausforderung, die er von ganzem Herzen und mit Leidenschaft annimmt. Die Freude an der Arbeit ist sein Schlüssel zum Erfolg.

Noch sind seine Kinder zu klein, um sich für den Betrieb zu interessieren, aber auf der 60-Jahr-Feier, die im kleinen Rahmen mit den Mitarbeitern ganz sicher stattfinden wird, werden auch sie in der großen gemeinsamen Schor-Trans-Familie viel Freude haben.

Wordrap



Schor Trans GmbH – Geschäftsführer Ferdinand Schor im Interview

Warum macht Ihnen Ihr Beruf Spaß?
Ich bin in die Materie hineingewachsen und mit ihr groß geworden - sie gehört zu meinem Leben.

Wären Sie kein Frächter ...
... wäre ich Lkw-Fahrer oder Mechaniker

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten ...
... würde ich die Unterstützung der Betriebe ausbauen und gegen die Feindseligkeiten, die die Exekutive den Lkw-Fahrern oft entgegenbringt, vorgehen.

Factbox

Firma:
Schor Trans GmbH

Kaufmännischer u. handelsrechtlicher Geschäftsführer:
Ferdinand Schor

Firmensitz:
Reiteregg 52
8151 St. Bartholomä
Tel.: 0676/88 77 77 02
office@schortrans.at

Gründungsjahr: 1963
Mitarbeiter: 20

Fuhrpark: 20 Fahrzeuge

Tätigkeitsfeld:
Lebensmitteltransporte; Baufahrzeuge mit Schotter- und Krandiensten; Winterdienste



Auch wir gratulieren zum Firmenjubiläum und wünschen weiterhin viel Erfolg und freuen uns, vielen der schönen Lkws der Schor Trans GmbH auf den Straßen zu begegnen.





Mobil bleiben – mit Johann Schlacher Kfz-GmbH

Individuelle Mobilität ist für die Menschen in der Region Murtal eine Notwendigkeit. Die größte freie Kfz-Werkstätte mit Abschleppdienst im ganzen Murtal, Johann Schlacher Kfz-GmbH, sorgt mit seinen bestens ausgebildeten Mitarbeitern rund um die Uhr, dass dieses grundsätzlich notwendige Bedürfnis auch erfüllt wird.

Flott und ungehindert Vorankommen, das ist der Wunsch der meisten Menschen. Johann Schlacher hat das zu seinem Credo gemacht und setzt mit seiner Werkstätte und seinem Abschleppunternehmen alles daran, Fahrzeuge so rasch wie möglich wieder flott zu machen.

Mit seiner 1.300 m² großen freien Werkstätte und seinem breit gefächerten Angebot – Spenglerei, Lackiererei, Reifendienst, Waschanlage, 24-Stunden-Erreichbarkeit etc. – bietet er seinen Kunden im und ums Murtal fast alle Lösungen für ihr Auto an.

Firmengründung

Es sind gerade einmal gute 20 Jahre, in denen Johann Schlacher aus einem Zwei-Mann-Betrieb ein Vorzeigeunternehmen geschaffen hat.

Seine Firmengeschichte beschreibt er so: „2002 beschloss ich, mich mit einer Kfz-Werkstätte selbstständig zu machen. In Weißkirchen kaufte ich einen Betrieb und startete mit einem Mitarbeiter. Der Betrieb wurde laufend modernisiert und ausgebaut, Lehrlinge und Mitarbeiter wurden eingestellt und der Fuhrpark vergrößert. Damit wurde auch das Betriebsgelände zu klein und 2021 beschloss ich, eine Wiese zu kaufen und ein komplett neues Reparaturzentrum zu bauen. Bereits Ende 2021 konnten wir in Wöllmerdorf eröffnen und bieten hier unseren ca. 4.500 Kunden den bestmöglichen Service. Ein entscheidenden Beitrag für das Gelingen leistet meine Frau Monika. Sie kümmert sich um den administrativen Bereich, und so kann ich

mich voll und ganz der Arbeit in der Werkstatt widmen. Ohne sie könnte ich das Unternehmen weder in der Größe noch mit dem Qualitätsanspruch führen.“

Die Johann Schlacher Kfz-GmbH ist breit aufgestellt. Größtes Standbein ist die Kfz-Werkstätte, gefolgt vom Abschlepp- und Pannendienst und dem Einsatz des Kranwagens auf Baustellen. Eine Auto- und Transportervermietung komplettiert das Angebot.

Fokus auf Mitarbeiter

Wie viele in der Branche sucht auch Johann Schlacher Mitarbeiter und Lehrlinge. Die Kapazitäten sind gegeben und die Voraussetzungen in seinem neu errichteten Firmengelände sind ideal: Fußbodenheizung, Led-

Foto: Johann Schlacher Kfz-GmbH (4)

Beleuchtung und Arbeitsgeräte, die auf dem neuesten Stand der Technik sind, machen das Arbeiten in einem geselligen Umfeld äußerst angenehm. Der Chef selbst ist sich für keine Arbeit zu schade, die Mitarbeiter können sich ständig weiterbilden – sogar die C-Führerscheinausbildung ermöglicht der Firmenchef und führt persönlich in die umfassende Materie des Abschleppdienstes ein.

Voraussetzungen: „Freude an der Arbeit haben und bereit sein sich in ein Team einzugliedern.“

Abschleppdienst

Einige der Kriterien, warum sich Schlacher Kfz-GmbH so gut positioniert hat, beschreibt er so: „Der Auftrag und damit verbunden die qualitativ hochwertige Arbeit stehen für uns im Mittelpunkt. Unsere hoch gesetzten Qualitätsparameter werden von unseren Mitarbeitern, die gut ausgebildet und hoch motiviert sind, umgesetzt. Wir setzen alles daran, den Kunden so rasch wie möglich mobil zu machen. Gerade im Bereich der Abschleppung bzw. der Panneneinsätze ist der Kunde bei uns bestens aufgehoben. Dazu bieten wir auch nächtliche Notreparaturen sowie Mietautos an 365 Tagen im Jahr an.“

Mit seinen drei Abschleppfahrzeugen, einer davon mit Kran, führt er auch für die beiden Automobilklubs

ÖAMTC und ARBÖ Abschleppun-

gen und Bergungen durch. „Waren es vor 10 Jahren noch zum Großteil reine Abschleppungen, so sind heute ca. 80 % der Einsätze Panneneinsätze“, erklärt Johann Schlacher seinen Einsatzbereich und erläutert: „Der Abtransport von verunfallten Fahrzeugen setzt qualifiziertes und bestens geschultes Personal voraus. Abschleppen heißt nicht einfach „Auto holen“. Es braucht Erfahrung und Wissen, um eine schadenmindernde Unfallbergung, sowohl in Bezug auf das Fahrzeug als auch auf die Umwelt, durchführen zu können.“

Erfolgsrezept

Johann Schlacher ist mit Leib und Seele Unternehmer und seine Motivation sind zufriedene und glückliche Kunden. Seine Devise: „Probiere alles, was möglich ist und setze alles daran, dass alles funktioniert“.

„Nie aufgeben und nie die Freude an der Arbeit verlieren“, so beschreibt er sein Erfolgsrezept. „Die Herausforderungen, die jeder Tag mit sich bringt und die Schnelllebigkeit auf dem Kfz-Sektor machen meinen Arbeitsalltag großartig.“ Das ist mit ein Grund, warum für ihn der Gedanke an den Ruhestand gar nicht in Frage kommt. „Gerne würde ich den Betrieb noch weiter ausbauen, die notwendigen Kapazitäten sind gegeben und ich sehe viele Möglichkeiten dazu“, schließt Johann Schlacher.



Wordrap



Johann Schlacher

Warum macht Ihnen Ihr Beruf Spaß?
Weil ich mit Leib und Seele Mechaniker bin und mir der Kontakt zu meinen Kunden immer Freude bereitet.

Wären Sie kein Frächter ...
... wäre ich Landwirt

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten ...
... würde ich wieder zurückkehren zu einer Lehrlingsausbildung, die nicht nur Wissensvermittlung, sondern auch Persönlichkeitsbildung beinhaltet. Zudem die Steuern so senken, dass ein fairer Verdienst übrig bleibt, der Nebenjobs unnötig macht.

Factbox

Firma:
Johann Schlacher Kfz-GmbH

Geschäftsführer:
Johann Schlacher

Firmensitz:
Wöllmerdorf 25
8750 Weißkirchen in Steiermark
Tel.: +43 3572/20 320
www.schlacher-kfz.at

Gründungsjahr: 2002

Mitarbeiter: 6

Fuhrpark: 3 Lkw-Abschleppwagen (1 mit Kran)

Tätigkeitsfeld:
Kfz-Reparaturwerkstätte mit Abschleppunternehmen und Kranarbeiten

**Zur bestandenen Konzessionsprüfung
aus 2022 gratulieren wir herzlich:**

Robin Engelhart | Graz
Hannes Fürndraht | Hartberg
Alexander Gomilschak | Gleinstätten
Nicola-Wolfgang Haas | Gröbming
Manuel Haider | Eibiswald
Michael Heinrich | St. Georgen ob Judenburg
Thomas Heuberger | Gschaid bei Weiz
Joachim Hofer | Eibiswald
Niklas Sebastian Hölbling | Graz
Lukas Kern | Mureck
Jürgen Kollmann | Stanz im Mürztal
Bianca Liebmann-Rohlfing | Graz
Franco Eduard Maier | Feldkirchen bei Graz
Robert Stephan Maier | Mitterberg-St. Martin
Christoph Mauerhofer | Hartberg
Dominik Harry Gerhard Adolf Neuhold | St. Ruprecht an der Raab
Erwin Neumeister | St. Peter am Ottersbach
Katharina Tamara Nuster, BSc. | St. Stefan im Rosental
Ing. Eduard Franz Papst | Weißkirchen in Steiermark
Simon Pfeifer-Sieber | Hitzendorf
Johannes-Alois Ranz | Oberhaag
Florian Viktor Reiter | Zeltweg
Burhan Remmo | Leibnitz
Manuel Strutz | Kalwang
Franz Theiler | Friedberg
Matthias Weißenbacher | Anthering
Siegfried Zach | Fernitz-Mellbach

< a href="https://de.freepik.com/photos-kostenlos/hintergrund-hintergrund-#-Hintergrund-Vektor erstellt von starline - de.freepik.com">a>

Foto: © MCG, Krug

Verleihung der Urkunden
auf der Fachgruppentagung am 6. Mai
in der Grazer Messe



**KRAFT
FAHRZEUGE
WINKLER** HANDEL VERLEIH SERVICE.

Oldtimer – Land Rover Defender 109 Pickup Serie 2 – kurze Kabine/ lange Pritsche, Bj. 1966 – restauriert, neu überprüft – voll Einsatzbereit!



Peugeot Boxer 140 HDI Koffer mit hydr. Ladebordwand (130 PS EURO 6), 4200x2100x2150, ca. 900 kg Nutzlast! Koffer mit Seitentür rechts, Klima, Navigation, Rückfahrkamera, Bluetooth, Tempomat etc., Bj. 2021, 68000 km



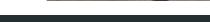
Fiat Ducato JTD 130 Koffer mit hydr. Ladebordwand (130 PS EURO 6), 4200x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast! Klima, Navigation, Rückfahrkamera, Bluetooth, Tempomat etc., Bj. 2019, 67000 km



Fiat Ducato JTD 130 Koffer mit Überbau (130 PS EURO 6), 4200x2100x2300, ca. 950 kg Nutzlast! Klima, Bluetooth, Tempomat etc., Bj. 2020, 97000 km – auch auf Wunsch mit hydr. Ladebordwand zu Top-Preis!



Fiat Doblo JTD 105 Kasten lang – Maxi, (105 PS EURO 6), 2100x1700x1300, ca. 900 kg Nutzlast! Klima, Parctronic hinten, Bluetooth, Regaleinsrich-



Gebrauchte Klein-transporter zu Top-Preisen!

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

tung Laderraum, 8-fach bereift, top Zustand etc., Bj. 2019, 58000 km

Ford Transit 130EL350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (130 PS EURO 6) Zwillingsbereift – Heckantrieb, 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc., Mod. 2018, 65000 km

Ford Transit 170FT350 Koffer (170 PS EURO 6) Frontantrieb, 3650x2100x2150, ca. 1100 kg Nutzlast, Automatik, Klima etc., Bj. 2018, 92000 km

Renault Master (131 PS EUR 6) Koffer mit hydr. Ladebordwand und Seitentür, ca. 4200x2000x2300, Klima, Rückfahrkamera etc., Bj. 2019, 81000 km

Mercedes Sprinter 313 CDI HD-Kasten MR mit Fahr- und Standkühlung, Bj. 2011, ca. 190000 km – voll fahrbereit – überprüft bis 5/2023 – starke Gebrauchsspuren!

Shibaura CM314 – Universalfahrzeug mit Frontmulchmäher 150cm und Schneeschild 160cm, Kehrzbürste 150cm, Fronthydraulik, Allradantrieb, Dieselmotor 31 PS, Kabine mit Heizung etc., Bj. 2013, ca. 3400 Bh

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



BREITES SORTIMENT. OPTIMALE LOGISTIK. **DAS PASST.**

Mehr als 200.000 Ersatzteile rund ums Nutzfahrzeug. Alles für Werkstatt und Betrieb. Plus: eine Logistik, die Ihnen die Ware punktgenau liefert. Dorthin, wo sie benötigt wird. Sofort, innerhalb weniger Stunden oder am nächsten Morgen.

Wie wir das schaffen, erfahren Sie unter winkler.com/teile

Winkler Austria GmbH
Gradnerstraße 140
8054 Graz
Telefon: 0316 255 500-0
graz@winkler.de

winkler
Das passt.