

VOLLE FAHRT

VOL. 3 / 2014

Das Magazin der steirischen Frächter



FACHGRUPPENTAGUNG 2014

EIN RÜCKBLICK AUF DIE TAGUNGSHIGHLIGHTS

**UNTERNEHMENSREGISTER
WIRFT VIELE FRAGEN AUF**

**NEUESTE MOTORTRENDS
IM FOKUS**



Scania Kalsdorf – Ihr neuer VW Nutzfahrzeuge Partner.

Mit der Erweiterung der Produktpalette um die Modelle von Volkswagen Nutzfahrzeuge bietet Ihnen Scania Kalsdorf die perfekte Lösung für Ihre individuellen Transportaufgaben und ist Ihr Nutzfahrzeugspezialist für Verkauf, Reparatur und Wartung.

Von Profis für Profis.



* Bei Kauf eines lagernden Allradmodells von VW Nutzfahrzeuge erhalten Sie bis zu EUR 2.000,- 4MOTION-Bonus. Gültig bei Kauf bis 31.10.2014 und Anmeldung bis 31.12.2014. Unverbindl. empf. nicht kartellierter Richtbonus inkl. MwSt. und NoVA. Nicht mit anderen Boni kombinierbar. Symbolfoto. Verbrauch: 4,6 – 10,9 l/100 km, CO₂-Emission: 119 – 254 g/km.



Nutzfahrzeuge

Scania Österreich Ges.m.b.H.

8401 Kalsdorf, Bahnhofstraße 114
Telefon 03135/535 33-0
www.autohaus-scania.at



Obmann, Ing. Albert Moder

Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Seit dem Frühjahr ist das Unternehmensverkehrsregister in Betrieb – ein Wort, das für manche Unternehmer utopisch klingen mag, das aber über uns Unternehmer sehr viel Info bei der Polizei und beim Arbeitsinspektorat in einem Prozess hinterlegt und jeder Mangel bzw. Verstoß mit Strafpunkten versehen wird und damit Unternehmen in den sogenannten roten Bereich hinaufschnellen lässt. So können z. B. Unternehmen, welche in einem 28-Tage-Intervall mehrere gleiche geringfügige Vergehen im Bereich der Pausenzeiten haben, mit diesem Register plötzlich ins Nirwana eines Schwerverbrechers rutschen. Vor allem, wenn mehrere Dienstnehmer vom gleichen Problem betroffen sind. Darum lesen Sie genau auf Seite 12 in dieser Ausgabe der steirischen Frächterzeitung den Beitrag zum Verkehrsunternehmensregister. Die Wirtschaftskammer hat zwar sehr wohl versucht in ihren Stellungnahmen und Gesprächen sehr viele Dinge zu entschärfen oder

gar abzuwenden, aber es war wohl wenig erfolgreich. Es trifft jetzt auch die guten Unternehmen, welche sich einigermaßen an die Vorschriften halten, leider gleich wie die schwarzen Schafe in unserer Branche.

Ich, als Ihr Vertreter, konnte sehr viel zum Wohl der steirischen Unternehmer erreichen, so z. B. auch die Förderungen für neue Lkw über 7,5 t in den vergangenen Jahren und die derzeit laufende Förderung von Klein-Lkw sowie den Zuschuss zu den C95-Ausbildungen, die Gründung von Unternehmensverbänden, um Förderungen in der Weiterbildung zu erhalten, die Verschiebung der Umweltzonen, die Verbesserung bei den Sondertransportgenehmigungen.

Wir haben sogar das Mitspracherecht bei den leidigen Fahrverboten, aber leider hat bei gewissen Dingen die Bevölkerung bei den zuständigen Beamten wesentlich mehr Gehör gefunden als wir Vertreter der

Transporteure. Die Umwege, die wir fahren, um ans Ziel zu kommen bedeuten mehr Treibstoffverbrauch, mehr Umweltbelastung, aber leider keinen höheren Transportpreis.

Es wird soweit kommen, dass jeder selbst transportiert, was er täglich braucht. Das sieht man schon jetzt bei den Bauern oder bei der Transportplattform „Checkrobin“, über die Transporteure ausgebremst werden, weil (Klein-)Transporte über Private mit deren Pkw oder diesem Stand angeschlossene Berufsgruppen (Traktor) auch Samstag und Sonntag, also an 7 Tagen der Woche, mit dem Bagger am Hänger ohne Tacho und damit ohne Einhaltung der Lenk- und Ruhezeit und schon gar nicht das Wochenendfahrverbot agieren – auch ohne Geschwindigkeitsgrenzen (20 km Tafel). Hier stellt sich die Frage: Schaut die Politik dort weg??? Es schaut teilweise so aus, als ob bei diesen Berufsgruppen das Gesetz außer Kraft gesetzt ist. Eine schlechte Ernte oder ein

Importstopp, und schon gibt's eine Förderung für Landwirte. Aber keine Förderung, wenn die Bauwirtschaft nicht floriert, keine Förderung, wenn der Schnee auch im Mai noch die Straßenverhältnisse erschwert.

Doch es stellt sich ebenfalls folgende Frage: Wäre es denn nicht überhaupt besser keine Förderung zu erhalten, dafür jedoch einen besseren marktgerechten Preis zu verlangen? Haben Sie schon Ihre Transportpreise nachgerechnet, die Mauterhöhung für 2015 schon dazu kalkuliert und die Lohnanpassung in den Preisen für 2015 berücksichtigt? Die Gewerkschaft fordert zumindest die Inflationsanpassung.

Also, liebe Unternehmer, können wir unsere Transportpreise der Inflationsrate anpassen oder bleiben wir wieder irgendwie und irgendwo auf der Strecke? Die Preise, egal in welchem Bereich, müssten zwischen 20 und 30 Prozent steigen, damit wir wieder normal arbeiten können. Die Holztransporteure müssten für einen Wintertarif und einen Gewichtstarif kämpfen, auf den Baustellen dürften wir uns nicht von den Baugroßindustrien in die Knie zwingen lassen und im internationalen Verkehr darf der Transporttarif keinesfalls den Billiglohnländern

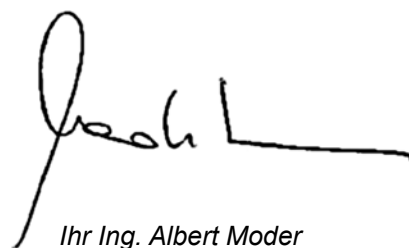
angepasst werden. Es kann nicht sein, dass die Politik bei 1.000 ausgeflaggten Lkw und einem damit verbundenen Einkommensverlust in Österreich von 1 Milliarde Euro wegschaut, und dabei die Billiglohnländer stützt. Jeder österreichische Lkw bringt Lebensstandard, sichert Arbeitsplätze und fördert dadurch wieder Familien in Österreich. Darum fordere ich mit Nachdruck von der Politik die Senkung der Lohnnebenkosten – vor allem im internationalen Verkehr –, und für jedes österreichische Unternehmen, das noch Fahrzeuge in Österreich anmeldet, einen ermäßigten Steuersatz für sämtliche Steuern. Weiters fordere ich die Verwaltungskosten bei den Führerscheinprüfungen zum Berufskraftfahrer um mindestens 50 Prozent zu senken. Weil ein Drittel der gesamten Führerscheinkosten Verwaltungskosten sind, und das ist eindeutig zu viel.

Der Beruf des Kraftfahrers muss endlich wieder leistbar und attraktiv werden. Es müssen Spielregeln her, die eingehalten werden müssen, jedoch die Kontrollen mit Maß und Ziel zu machen sind, ohne die leidige Minutenreiterei, die mehr schadet als sie bringt – sowohl für den Unternehmer, als auch den Fahrer.

Wir versuchen mit der Imagekam-

pagne „Friends on the Road“ eine Verbesserung für unseren Berufsstand zu erreichen – haben auch schon einiges erreicht –, aber es wäre wünschenswert, wenn sich alle mit der eigenen Imagekampagne identifizieren würden. Denn WIR Transporteure sind es, die DAS bringen, was wir alle täglich brauchen.

Mit einem steirischen Gruß wünsche ich Ihnen noch schöne Stunden mit dieser Zeitung.



Ihr Ing. Albert Moder
Obmann

Fachgruppe aktuell

Innovativ in die Zukunft	6
Frächtertagung 2014 – Impressionen	8
Risikoeinstufung eines Unternehmens über das Verkehrsunternehmensregister	12

Verkehrsinfo national



Eingetragener Code 95 im Führerschein C/C1 – seit 10.09.2014 verpflichtend	14
Übergangsfrist bei Lenker-Weiterbildung ohne Behördenanstoß	14
Fahrverbotsverordnung für Lkw über 3,5 t in der Ziegelstraße/Unterpremstätten	15
Fahrverbotsverordnung „Winterregelung Felbertauern“	15
Änderung des Führerscheingesetzes	15
Lkw in Feinstaubgebieten benötigen Abgasplakette ab 1. Jänner 2015	15

Verkehrsinfo international

Deutschland:	Neue Lkw-Mautsätze ab 2015 mit eigener Mautkategorie Euro VI geplant	18
	EuGH Vorabentscheidung hinsichtlich Energiebesteuerung	18
Frankreich:	Verbringung regelmäßiger wöchentlicher Ruhezeit im Lkw	20
Italien:	Umsetzungsfristen Italiens für die Weiterbildung von Berufskraftfahrern	20
	Mindesttarife für Straßengütertransport sind wettbewerbswidrig	20
Ungarn:	Geändertes Fahrverbot seit September	21
Lettland:	Seit 1. Juli 2014 Mautpflicht	21
Österreich/Polen:	Österreichische Fahrerqualifizierung – Anerkennung in Polen	21
Russland:	Aktuelle Situation im Carnet TIR-Verfahren	22
Serbien/Russland:	Lieferung von Lebensmitteln über Serbien nach Russland	22
Tschechien:	Gültigkeit einer Mautbox	23



Transportservice



Übereinstimmung der Führerscheinnummer mit jener auf der Fahrerkarte	25
Tankkartendiebstahl und seine Folgen	25
BMVIT-Erlass hinsichtlich Fahrerqualifizierungsnachweis für Lenker einer Müllerei	26
Wöchentliche Ruhepausen im Lkw – BMVIT-Rechtsansicht	26
Neuer CMR-Frachtbrief – Formulare für Laser-/Inkjet-Drucker	26
Neue Carnet TIR-Preise	26
Neue AMS-Förderung der Weiterbildung der Beschäftigten	27
Ersthelfer – Auslaufen der Übergangsregelung für die Ausbildung	28
Die österreichische Verkehrswirtschaft – neue Ausgabe 2014	29
Mit Infrastrukturminister Stöger Verkehrsdialog ausbauen	29
Seminarangebote vom Kitzler Verlag	32
Parlamentarische Anfrage von NR-Abg. Peter Haubner und Kollegen an Herrn BM Alois Stöger	34
LogCom Imagearbeit: „Friends on the Road“ – Wussten Sie von der Wichtigkeit der Imagearbeit?	34

Boxenstopp



Nacht-60er: Überblick – Lkw-Geschwindigkeitsbeschränkungen (Nacht) in anderen Ländern	33
Heimische Kleintransporteure gegen Checkrobin	36
Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe in der Steiermark	36
Die Wirtschaftskammer gratuliert den Unternehmen zu folgenden Firmenjubiläen	38
Die Fachgruppe gratuliert zur bestandenen Eignungsprüfung für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen	39
Transporteure auf medialem Überholkurs	42
Temmel – ein Haus der Jubiläen	46
Zur richtigen Zeit am richtigen Ort – Flott-Trans Group	48

Impressum:

Volle Fahrt – Ausgabe 31
Herausgeber: Fachgruppe f. d. Güterbeförderungsgewerbe, Redaktion: FG f. d. Güterbeförderungsgewerbe Steiermark, 8021 Graz, Körblergasse 111–113,
Tel.: 0316/601-610, Fax: 0316/601-735, E-Mail: befoerderung.gueter@wkstmk.at, Internet: <http://wko.at/stmk.transporteure>;
Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz, Anzeigenverkauf: TopMedia-Agentur Andreas Bunderla, Maria Meitz, Herbert Bauer –
Tel. 0664/45 41 124; Fotos: WKO; U1 Fotos © Fotolia.com; Druck: Grasl Druck & Neue Medien GmbH; © Druck- und Satzfehler vorbehalten

Innovativ in die Zukunft

Kontinuierlicher Fortschritt im Lkw-Fahrzeugbau ist das Motto der Hersteller, die einige ihrer Modelle auf der diesjährigen Frächtertagung am 4. Oktober präsentierten. „Volle Fahrt“ – das Magazin der steirischen Frächter – hat sie zu den Neuheiten ihrer Flotte und den Zukunftstrends befragt.

Technologischer Fortschritt im Lkw-Bereich sichert nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der Transporteure, sondern schafft auch bessere Arbeitsbedingungen für die Fahrer und führt damit zu mehr Effizienz.

Unisono sehen alle Fahrzeughersteller zukünftige Innovationen vorrangig im Sicherheitssegment, gefolgt von weiterer Treibstoffeinsparung. Euro 6 ist heute Standard, und Hersteller wie Volvo und Renault konnten die Emissionswerte so weit senken, dass sie teilweise am unteren Limit – je nach Einsatzgebiet der Fahrzeuge – angekommen sind. MAN-Fahrzeuge sind mit doppelten Abgasrückführungssystemen ausgestattet und die Schadstoff- und Emis-

sionwerte konnten zu den Euro-5-Modellen um 80 % reduziert werden.

Auch Hersteller Mercedes, der bereits vor 2 Jahren Euro-6-Motoren auf den Markt gebracht hat, bietet Fahrzeuge, die sich in puncto Wirtschaftlichkeit im Premiumsegment finden, sodass sich der Mehrpreis des Euro-6-Modells gegenüber dem Euro-5 rechnet. In großen Fahrzeugtests konnte DAF DanubeTruck die gute Treibstoffeffizienz ihrer Fahrzeuge unter Beweis stellen. Ihre neuen Motoren verfügen über Abgasrückführung in Kombination mit der SCR-Technologie und einen aktiven Rußpartikelfilter.

Den vermehrten Einsatz von Hybridtechnologie sehen die Hersteller gemischt. Hybridfahrzeuge eignen sich nicht für alle Einsatzgebiete und

sind vorrangig im Flächenverkehr denkbar. Im Schwer-Lkw-Bereich wird der optimierte Verbrennungsmotor die Frächter noch Jahre weiter begleiten.

Worauf darf sich der Lkw-Fahrer/-Besitzer in Zukunft freuen?

Im Bereich Karosserie warten bereits alle Fahrzeughersteller mit überzeugendem Design auf. Interessant für Fahrer und Besitzer werden vor allem die technischen Neuerungen. Mercedes arbeitet am „Fahrerlosen Lkw“, den es zwar in absehbarer Zukunft noch nicht auf dem Markt geben wird, dafür dürfen sich die zukünftigen Mercedes-Lkw-Fahrer aber über tolle Optimierungsmaßnahmen und



Johannes Fischl von Volvo und Renault: „Wir sind stolz auf das ansprechende Design beider Marken und vor allem auf die Wirtschaftlichkeit mit der wir bereits Preise gewonnen haben. Auf der IAA wurde der Renault heuer „Truck of the Year“.“



Der neue Actros zeichnet sich durch sein Design und seine Wirtschaftlichkeit aus. Ing. Andreas Oberbichler von Mercedes Wittwar: „Der Wohlfühlfaktor für den Fahrer ist das Sorglospaket für den Unternehmer. Mit dem Actros sind Sie noch sicherer auf den Straßen unterwegs.“



Sicherheitssysteme freuen, die zur Zeit noch Sonderausstattung sind, doch in Zukunft zur Standardausstattung gehören werden – vom Abstandsregler bis zum Stillstands-, Spurassistenten- und Einschlafwarner. Auch MAN punktet mit Fahrerassistenzsystemen und wird weiter in Richtung „Sicheres Lkw-Fahren“ entwickeln. Bremsassistenten, die automatische Bremsengriffe machen, Spurwechselassistent, der den toten Winkel verringert, Seitenabblendeassistent, damit man Radfahrer nicht übersieht usw., sind die wesentlichen Neuerungen bei MAN, die das Fahren leichter und sicherer machen sowie helfen, das Konzentrationsvermögen des Fahrers aufrechtzuerhalten. Eine große Rolle wird auch

künftig die Entwicklung im Hinblick auf die Verwendung von Alternativtreibstoff, sprich Biodiesel, für MAN sein.

Volvo und Renault sind bekannt für ihre Sicherheit. Die Hersteller arbeiten daran, dass ihre Produkte noch mehr den Ansprüchen der Fahrer und Besitzer angepasst werden und die Verbrauchswerte weiter nach unten gehen. Zusätzliche Systeme wie Optifuel und Dynafleet werden zu mehr Kontrolle über das Fahrzeug beitragen, den Verbrauch senken oder z. B. die Navigation der Strecke vorgeben, sodass der Lkw auch von der Firma aus dirigiert werden kann. DAF DanubeTruck wartet mit drei großen Innovationen auf. Einem Fahrzeug, vor allem für den inner-

städtischen Verteilerverkehr, mit nur 72 Dezibel, einer Sattelzugmaschine mit nur 91 cm Aufsattelhöhe statt der üblichen 96 cm, was das Ladevolumen im Auflieger erhöht und eine Innenladefläche von rund 3 m ermöglicht sowie einem System zur massiven Treibstoffeinsparung durch einen vorausschauenden Tempomaten. Ein Computer, gekoppelt mit GPRS, erkennt Gefälle oder Steigung und passt die Fahrweise entsprechend an, sodass der Fahrer nicht mehr eingreifen muss.

Fazit: Die Lkw-Hersteller arbeiten intensiv an neuen Modellen, die durch ihre Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Qualität die Akzeptanz von Fahrer und Unternehmer erhalten werden.



Björn Speer von DAF DanubeTruck: „DAF präsentiert viele moderne Technologien wie Predictive Cruise Control und Predictive Shifting, mit denen der Kraftstoffverbrauch weiter optimiert wird.“



Harald Fritz von MAN: „Wir sind sehr stolz, dass MAN in Österreich Marktführer ist und dass unsere Produktpalette einen so breiten Bogen spannt. Wir können nahezu in allen Bereichen für die Frächter passende Fahrzeuge und Lösungen anbieten.“

Frächtertagung 2014 Impressionen

Erstmals seit Jahren war die Fachgruppentagung 2014 wieder umrahmt von einer großen Motoren- und Leistungsschau. Am Gelände des Schwarzl Freizeitzentrums in der Nähe von Graz, konnten sich die steirischen Frächter am 4. Oktober 2014 im Vorfeld der Tagung über die Neuheiten bei Fahrzeugherstellern, Aufbauern, Reifenhändlern sowie anderen Partnern wie z. B. ÖAMTC oder ASFINAG informieren.

In einem impulsiven Vortrag von Obmann Ing. Albert Moder wurden die dringlichsten Probleme wieder ungeschminkt auf den Tisch gelegt, die unter anderem in den folgenden drei Diskussionsrunden von Experten erörtert wurden. Allem voran die Polizei, die mitunter klarstellte, dass die Kontrollen seit 2009 statistisch erfasst werden und beweisen, dass der Vorwurf, es würden vorwiegend heimische Frächter kontrolliert, damit widerlegt werden könne.

Auch das Arbeitsinspektorat stand Rede und Antwort und bestätigte, dass von ihrer Seite minimale Übertretungen der Lenk- und Ruhezeiten im 1- oder 2-Minuten-Bereich nicht geahndet werden. Auch von der Landestypisierungs- und -prüfstelle kam Entwarnung. Weder werde zu Tode kontrolliert, noch gebe es lange Wartezeiten. Diese seien vor allem bei größeren Firmen durch eigens koordinierte Sammeltermine wesentlich verkürzt.

Bewegende aber auch motivierende Worte fand Spartenobmann Franz Glanz in seiner Abschiedsrede hinsichtlich der Transportbranche, aber auch in Hinblick auf die WK-Wahl 2015: „Jeder sollte seine Stimme nutzen und zur Wahl gehen, denn nur so ist gewährleistet, dass die Interessen-

vertretung eine gewisse Schlagkraft bekommt.“ Ohne diese, merkt Glanz an, würden die Branchenprobleme sicher auch langfristig nicht gelöst werden können.









Risikoeinstufung eines Unternehmens über das Verkehrsunternehmensregister

Nach Information (Erlass) des BMVIT erfolgte die Inbetriebnahme des Verkehrsunternehmensregisters (VUR) mit 3. Februar 2014. Das VUR besteht aus der Verkehrsunternehmensdatenbank (VUR-VDB) und der Kontrolldatenbank (spezielle Applikation im VUR zur Administration des Risikoeinstufungssystems, VUR-KDB). In der Verkehrsunternehmensdatenbank sind sämtliche Güterbeförderungsunternehmen sowie Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehrsbetriebe der Buswirtschaft erfasst. Der Erlass des BMVIT trifft auch einige wichtige und von der Wirtschaft geforderte Klarstellungen zum Risikoeinstufungssystem – und betrifft damit alle Unternehmen mit Fahrzeugen im Geltungsbereich der europäischen Lenk- und Ruhezeitenverordnung 561/2006. Eingetragen werden Verstöße, die bei Kontrollen seit dem 1. Februar 2014 festgestellt worden sind, aber auch Positivkontrollen werden im System erfasst. Dabei wird klargestellt, dass die Risikoeinstufung eines Unternehmens nicht für die Prüfung der Zuverlässigkeit des Unternehmens bzw. des Geschäftsführers oder Verkehrsleiters herangezogen wird. Jedoch bei vielen Verstößen wird die Kontrollhäufigkeit durch die entsprechenden Organe erhöht.

Die häufigsten Fragen und Antworten:

FRAGE:

Was wird nun tatsächlich in die Verkehrsunternehmensdatenbank

eingetragen und gibt es hier einen Rechtsbehelf, wenn man die Eintragung für ungerechtfertigt hält?

ANTWORT:

Es werden nur rechtskräftige Bestrafungen im Sinne der EU-VO eingetragen. „Rechtsmittel“ gegen die Eintragung sind in der EU-VO nicht vorgesehen. Die Eintragung ist lediglich eine Konsequenz der Bestrafung.

FRAGE:

Was genau wird durch diese Vernetzung der Daten bezweckt? Und welche Auswirkungen kann dies auf Unternehmen haben?

ANTWORT:

Die Vernetzung soll Vereinfachungen für die Kontrollorgane/Behörden bringen. Auf ein Unternehmen kann die Vernetzung so gut wie keine Auswirkungen haben, weil in das Register nur bestimmte Tatsachen eingetragen werden, das Register als solches aber nicht operativ ist. Die einzige Konsequenz ergibt sich im Bereich der Verkehrsleiter. In das Register ist nämlich einzutragen, wenn ein Verkehrsleiter aufgrund mangelnder Zuverlässigkeit für „ungeeignet“ erklärt wurde. Wenn nun diese Person im EU-Ausland als Verkehrsleiter arbeiten möchte, kann der betreffende MS nachsehen, ob er irgendwo bereits für ungeeignet erklärt wurde, und wird diese Person zutreffendenfalls nicht als Verkehrsleiter zulassen.

FRAGE:

Ab wann wird eine Gesamtbetrachtung des Risikofaktors tatsächlich umgesetzt, d. h. in anderen Worten,

wann wird der Risikofaktor zu verstärkten Kontrollen führen? Denn gerade am Anfang sind die wenigen Einträge nicht wirklich eine gute Basis für eine aussagekräftige Einstufung.

ANTWORT:

Die Einstufung erfolgt ab der Eintragung der Verstöße. Es ist richtig, dass die Aussagekraft des Risikoeinstufungssystems steigt, je länger das System wirksam ist und je mehr Kontrollen und Eintragungen berücksichtigt werden konnten. In der Anfangsphase wird das System noch nicht sehr aussagekräftig sein.

Es ist aber nicht richtig, dass alle im Risikoeinstufungssystem erfassten Unternehmen Risikounternehmen sind, sondern unter Gesamtbetrachtung aller erfassten Unternehmen gelten nur diejenigen als Unternehmen mit hohem Risiko, deren Wert für die Risikoeinstufung im Bereich der oberen 20 % in Relation zu allen im Risikoeinstufungssystem erfassten Unternehmen liegt.

FRAGE:

Wie läuft die Risikoeinstufung in der Praxis ab bzw. wie wird diese vollzogen? Werden die Daten jeden Tag aktualisiert (erfolgt die Risikoeinstufung „eintragungsgenau“, d. h. wird ein Unternehmen, sobald eine Positiv- oder Negativkontrolle (hier natürlich erst nach Rechtskraft der Strafe) durchgeführt, neu bewertet) oder werden beispielsweise fixe Zeiträume herangezogen?

ANTWORT:

Wenn die Behörde nach Rechtskraft



eines Strafbescheides den Verstoß oder die Verstöße in die VUR-KDB eingibt, bzw. die Meldung einer Positivkontrolle vermerkt wird, errechnet das System auf Basis der bekannten Formel automatisch den aktuellen Wert der Risikoeinstufung. Das erfolgt somit tagesaktuell und nicht nur zu bestimmten fixen Zeiten. Zusätzlich wird dann aber in weiterer Folge automatisch der zeitliche Faktor berücksichtigt. Nachdem der Verstoß zum Zeitpunkt der Eintragung mit dem Faktor 3 gewichtet wird, ist nach einem Jahr der Faktor 2 und nach 2 Jahren der Faktor 1 heranzuziehen.

FRAGE:
Alle festgestellten Positivkontrollen werden im System erfasst und müssten als „Divisor“ in der Berechnungsformel für die Risikoeinstufung fungieren. In der VUR-Kurzbeschreibung steht, dass Daten der Positivkontrollen der

Polizei automatisch im VUR übernommen werden. Ist dies auch bei Betriebskontrollen so?

ANTWORT:

Betriebskontrollen werden nicht erfasst. Weder positive noch negative. Da nur die von den Lenkern begangenen, bei Straßenkontrollen festgestellten Verstöße vermerkt werden, werden auch nur Positivkontrollen auf der Straße als „Divisor“ berücksichtigt. Achtung: Unabhängig von der Anzahl der kontrollierten Schaublätter wird eine Positivkontrolle derzeit nur als „1 Kontrolle“ gezählt und erfasst.

FRAGE:

Wonach richtet sich die Kontrollhäufigkeit? Über welchen Zeitraum werden solche Unternehmen wie oft kontrolliert?

ANTWORT:

Die Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung sollen nach Möglichkeit 1x im Jahr kontrolliert werden.

FRAGE:

Welche Strafbescheide sind gemeint – gegen den Dienstgeber/Zulassungsbesitzer oder Lenker?

ANTWORT:

Es werden nur Verstöße/Bestrafungen des Lenkers vermerkt.

FRAGE:

Wer im Unternehmen ist berechtigt Auskunft entgegenzunehmen. Welche Daten können z. B. bei Anfragen eines Verkehrsleiters erfragt werden?

ANTWORT:

Laut KFG geht es hier nicht um die Eintragungen, sondern um die Einstufung. Gemäß § 103c Abs. 7 KFG erhalten die Unternehmen Auskunft über ihre jeweilige Risikoeinstufung. Auskunftspflicht gem. Datenschutzgesetz besteht unabhängig davon. Daten im Verkehrsunternehmensregister Modul VDB werden hinsichtlich der Unternehmen (= Inhaber der Gewerbeberechtigung) und der Verkehrsleiter verarbeitet. Diese (natürlichen oder juristischen) Personen können auch Auskunft verlangen.

Eingetragener Code 95 im Führerschein C/C1 – seit 10.09.2014 verpflichtend

Was kann passieren, wenn jetzt der Lenker ohne erforderlichen Fahrerqualifizierungsnachweis (Code 95 eingetragen) erwischt wird?

Der Lenker begeht eine Verwaltungsübertretung, die mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro gemäß § 23 Abs. 2 Güterbeförderungsgesetz zu ahnden ist. Der Zulassungsbesitzer begeht eine Verwaltungsübertretung gemäß § 103 Abs. 1 Z 3 lit. a Kraftfahrgesetz (KFG), die mit einer Geldstrafe bis zu 5.000 Euro zu ahnden ist (§ 134 Abs. 1 KFG).

Sind Zwangsmaßnahmen möglich, kann das Fahrzeug abgestellt werden.

Die Missachtung der Vorschriften über die Grundqualifikation (d. h. gewerbliches Lenken von Omnibussen oder von Lkw) ohne Erwerb derselben, obwohl dies aufgrund des Erteilungsdatums der Lenkberechtigung vorgeschrieben wäre, bzw. bei Nichtabsolvierung der vorgeschriebenen Weiterbildung stellt keine Übertretung des Führerscheingesetz-

zes (FSG) dar und ist demnach weder nach § 1 Abs. 3 FSG noch gemäß § 37 Abs. 1 FSG zu bestrafen. Die Setzung von Zwangsmaßnahmen ist in beiden Fällen (einerseits wenn überhaupt keine Grundqualifikation bzw. Weiterbildung vorhanden ist und andererseits wenn nur Code 95 nicht eingetragen wurde) aufgrund des FSG nicht zulässig.

Wo steht der Code im Führerschein?

Da es sich beim Code 95 um einen Code handelt, der für einzelne Klassen Gültigkeit hat, ist dieser Code verpflichtend in Spalte 12 neben der jeweiligen Lenkberechtigungsklasse einzutragen. Eine Eintragung dieses Codes in den Zeilen am unteren Ende des Führerscheines ist nicht zulässig, da dort nur Codes eingetragen werden dürfen, die für alle Klassen gültig sind. Angehörige anderer EU-Staaten haben den Code entweder im Führerschein eingetragen oder eine extra Scheckkarte ausgestellt bekommen. Lenker aus Drittstaaten, welche für ein Unternehmen in der EU fah-

ren, benötigen einen Fahrerqualifizierungsnachweis, welcher vom Amt der Stmk. Landesregierung (Gewerbeabteilung) ausgestellt wird.

Arbeitsrechtliche Konsequenzen bei Nichteintragung des Codes 95?

Der Arbeitgeber muss den Lenker rechtzeitig vor Ablauf der Frist auf die Absolvierung der notwendigen Ausbildungseinheiten aufmerksam gemacht und über das Kursangebot informiert haben. Absolviert der Lenker trotz rechtzeitiger Verständigung und Information des Arbeitgebers die Weiterbildung nicht oder lässt den Code 95 trotz wiederholter Aufforderung nicht eintragen, ist u. U. ein Entlassungsgrund gegeben. Vor Ausspruch einer Entlassung sollte jedenfalls Kontakt mit einem Arbeitsrechtsexperten der Wirtschaftskammer aufgenommen werden. Der Ausspruch einer Entlassung ist umso heikler, wenn der Arbeitgeber den Arbeitnehmer nicht über die notwendige Weiterbildung verständigt und (nachweislich!) informiert hat

Übergangsfrist bei Lenker-Weiterbildung ohne Behördenansturm

Hinsichtlich der C95-Eintragung im Führerschein blieb der vielfach vermutete Run auf die Schulungsveranstalter und die Führerscheinbehörden (BH) kurz vor Ende der fünfjährigen Übergangsfrist bei der Berufskraftfahrer-Weiterbildung weitgehend aus. Die Frist für die sog. C95-Eintragung endete für Lenker des Güterbeförderungsgewerbes und des Werkverkehrs am 9. September 2014, die ihren Lkw-Schein bis zum

9. September 2009 erworben hatten, sofern keine Ausnahmeregelung wie z. B. die Handwerkerbefreiung zum Tragen kommt. Die Anfragen bei den Interessensvertretungen und Behörden waren zuletzt leicht erhöht. Abhilfe dürfte ein von der Wirtschaftskammer initiiertes Erlass geschaffen haben, der bereits seit eineinhalb Jahren Führerscheineintragungen gestattete, ohne die neue 5-Jahresfrist ab 10. September 2014 zu kürzen.



Schätzungen gehen davon aus, dass etwa 80.000 Lkw- und Bus-Lenker die Schlüsselzahl 95 in ihrem Führerschein eingetragen haben (sollten). Mögliche Strafen betragen für Lenker bis 760 Euro und für Fahrzeughalter bis 7.000 Euro.

Fahrverbotsverordnung für Lkw über 3,5 t in der Ziegelstraße/Unterpremstätten

Gemäß § 43 StVO. 1960, BGBl. Nr. 159, in der geltenden Fassung, wird im Gemeindegebiet der Marktgemeinde Unterpremstätten, auf der Gemeindestraße „Ziegelstraße“, im Bereich zwischen der Einbindung in die Deponie Unterpremstätten (Fa. Saubermacher), nördliche Grundstücksgrenze der Liegenschaft „Zie-

gelstraße Nr. 32, Grundstück Nr. 397/41 und der Einbindung in die Gemeindestraße „Schwarzer Weg“ ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge mit über 3,5 t höchst zulässigen Gesamtgewicht (§ 52 lit. a Z 7a StVO) ausgenommen Anrainerverkehr zu den Liegenschaften „Ziegelstraße 32–68 und am Teichweg“ verordnet.



Die Verordnung ist auf der Homepage der Fachgruppe unter www.wko.at/stmk/transporteure abrufbar

Fahrverbotsverordnung „Winterregelung Felbertauern“

Für die P1 Felbertauernmautstraße zwischen Straßenkilometer 12,315 und dem Südportal des Felbertauertunnels bzw. der diesbezüglichen Umfahsstrecke gelten für die Dauer vom 10.10.2014 bis 17.04.2015

Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote und Fahrverbote.

Die Verordnung ist auf der Homepage der Fachgruppe unter www.wko.at/stmk/transporteure abrufbar



Änderung des Führerscheingesetzes

Mit dem Bundesgesetzblatt BGBl. Nr. 52/Teil I vom 01.08.2014 wurde eine Änderung des Führerscheingesetzes kundgemacht. Darin wird in § 8 FSG (Gesundheitliche Eignung) festgelegt, dass auch die militärärztliche

Feststellung der gesundheitlichen Eignung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges von den zivilen Führerscheinbehörden anzuerkennen ist. In § 8 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt: „Die militärärztliche Feststel-

lung der gesundheitlichen Eignung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges einer oder mehrerer Gruppe(n) gilt für die Dauer von 18 Monaten ab ihrer Ausstellung auch als solches ärztliches Gutachten.“

Lkw in Feinstaubgebieten benötigen Abgasplakette ab 1. Jänner 2015

In Wien und Teilen Niederösterreichs (66 Gemeinden im Wiener Umland) gelten seit 1. Juli 2014 verschärfte Fahrverbote für Lkw und Sattelzugfahrzeuge der Abgasklassen EURO 0 und EURO 1 (Lkw älter als etwa 18 Jahre). Befährt man mit jüngeren bzw. modernen Lkw, die verwendet werden dürfen, diese Gebiete, müssen diese Lkw ab 1. Jänner 2015 mit



einer farbigen Abgasplakette gekennzeichnet werden (Wien, Wiener Um-

land). Auch die Steiermark beabsichtigt eine Lkw-Kennzeichnung mit farbigen Abgaspickerln in 300 Gemeinden (Entwurf). Das steirische Feinstaubgebiet soll aufgrund besserer Messergebnisse kleiner werden. Übergangsfristen für den Werkverkehr sollen bis 1. Jänner 2017, wenn sie davor ablaufen, verlängert werden. Die Wirtschaftskammer fordert eine umfangreichere Rücknahme des Fahrverbotsgebietes in der Steiermark und längere Übergangsfristen.

AUTOHAUS TRUMMER

Liebenauer Hauptstrasse 76, A-8041 Graz
Tel.: 0316/ 46 57 56 Fax: 0316/ 46 57 56-5
E-Mail: fiat.trummergraz@aon.at office@fiatgraz.at
Web: www.fiatgraz.at

Das Autohaus Trummer ist ein mittelständiger Familienbetrieb und bemüht sich seit 1975 als Fiat-Vertragspartner um die Anliegen seiner Kunden.

Als Meisterbetrieb – im wahrsten Sinn des Wortes – stellt die Firma Trummer für technische Belange rund ums Fahrzeug vier Kfz-Meister und bestens geschultes Fachpersonal bereit.

Sowohl im Verkauf als auch in der Reparaturannahme fühlen Sie sich als Kunde durch das persönliche Flair des Familienbetriebes immer bestens aufgehoben. Hervorzuheben sind vor allem auch die individuell gestalteten Fuhrparklösungen, die das Autohaus Trummer im Bereich des Fiat-Nutzfahrzeugsektors



seinen Kunden bietet. Egal in welchen Belangen oder mit welchem Anliegen Sie kommen, mit Kompetenz und Flexibilität wird die für Sie effizienteste Lösung erarbeitet.

Im Handel deckt das Autohaus Trummer Fiat, Fiat Professional und auf Vermittlung auch Alfa Romeo mit allen Fahrzeugen ab.

In der Werkstätte wird alles repariert was Räder hat. Egal welche Marke, welches Modell, ob Havariedienst, Lackierung oder Pickerlstelle, im Autohaus Trummer wird der Kunde zur Zufriedenheit betreut. Und falls die Reparatur länger dauert und Bedarf besteht, stehen Kundenersatz- und Mietfahrzeuge im Bereich Pkw und Nutzfahrzeuge für die Kunden bereit.

Viele Privatkunden als auch Firmenkunden schätzen die attraktiven Angebote des Autohauses Trummer schon seit Jahren, aber auch die Neukunden sind vom positiven Betriebsklima, der umfassenden Beratung und dem guten Service in der Werkstätte angenehm überrascht.

Rotorblatt gegen Brücke – keine Haftung des Fahrers

Ausgangspunkt war die von einem dänischen Hersteller beauftragte Beförderung eines 40 Meter langen Rotorblattes zu einem Windpark in Italien. Die Hauptfrachtführerin beauftragte in der Folge einen Transportunternehmer mit der Beförderung des Rotorblattes. Dieses wurde durch den Hersteller auf dem Sattelaufleger abgestellt. Der Fahrer erkundigte sich bei den Mitarbeitern des Herstellers, ob die normale Höhe eingehalten wurde, dies wurde ihm ausdrücklich mit den Worten „Höhe so wie immer“ bestätigt.

Tatsächlich betrug diese aber 4,6 Meter. Auf eine exakte Vermessung wurde verzichtet. Bei der ersten Brücke kam es zum Crash, das Rotorblatt wurde erheblich beschädigt.

Nach Art. 17 Abs. 4 lit c CMR ist der Beförderer von der Haftung für Transportschäden befreit, wenn der Schaden aus besonderen Gefahren entstanden ist, die mit dem Verladen durch Dritte verbunden sind. Die Mitarbeiter des Herstellers, sind laut Urteil als „Dritte“ anzusehen. Da der Absender die Ware besser als der Fahrer

kennt, braucht der Frächter die Ladung auch nicht auf „Beförderungssicherheit“ zu überprüfen. Der Oberste Gerichtshof entschied daher, dass den Fahrer keine Schuld trifft und er daher auch nicht haftet.

(OGH 18.02.2013, 7 Ob 5/13f)

Dr. Johannes SÄÄF
Unternehmensberater
Universitätsring 10 | 1010 Wien
T. 01 53 32 089 | M. 0676 51 07 577
E. office@saaf.at | www.saaf.at



DR. JOHANNES SÄÄF
UNTERNEHMENSBERATER

VERMIETUNG VON SATTELZUGMASCHINEN

Ihr Berater für:

- ✓ Fahrzeugeinkauf
- ✓ Streckenkalkulation
- ✓ Krisenmanagement
- ✓ Fuhrparkmanagement inklusive Maut

T: 01 53 32 089
M: 0676 51 07 577
E: office@saaf.at
W: www.saaf.at

BERGER KRANZENTRUM

Die neue HIAB **nDurance**TM Lackierung schützt Ihre Investition

- ausgezeichnete Oberflächenoptik
über die gesamte Lebensdauer Ihres Kranes!



Die 3 Stufen der nDuranceTM Technologie

- elastische und höchst korrosionsbeständige Nanoschicht
- e-Coating (KTL++): Tauchbad für optimale Verbindung zwischen Lack und Nanoschicht
- Pulverbeschichtung: wird eingebrannt und sorgt für eine glänzende und extrem robuste Oberfläche



1. Nanoschicht



2. e-Coating



3. Pulverbeschichtung



Endkontrolle

Friedrich Berger Ges.m.b.H. & Co.KG | Stadtplatz 50 | 4690 Schwanenstadt, Austria
Tel.: +43 (0) 7673 / 35 01 - 0 | Fax: +43 (0) 7673 / 35 01 - 370 | kran@berger-maschinen.at | www.berger-maschinen.at
Zentrale: Schwanenstadt, Niederlassungen: Schlatt, Wiener Neudorf, Lieboch-Graz



Deutschland: Neue Lkw-Mautsätze ab 2015 mit eigener Mautkategorie Euro VI geplant

Nach derzeitigem Stand sind folgende Mautsätze in Deutschland geplant:

Lkw-Mautsätze ab 2015 pro Kilometer in Eurocent						
Emissionsklassen	Zahl der Achsen					
	bis 3 Achsen			4 Achsen und mehr		
neue Kategorien	geplant*	aktuell	Veränderung (%)	geplant*	aktuell	Veränderung (%)
A (Euro VI)	12,5	14,1	-17,2	13,1	15,5	-15,5
B (EEV + Euro V)	14,6	14,1	3,5	15,2	15,5	-1,9
C (Euro IV + PMK3)	15,7	16,9	-7,1	16,3	18,3	-10,9
D (Euro III + PMK1)	18,8	19,0	-1,1	19,4	20,4	-4,9
E (Euro II)	19,8	27,4	-27,7	20,4	28,8	-29,2
F (Euro I + 0)	20,8	27,4	-24,1	21,4	28,8	-25,7

*Mautsätze gemäß Entwurf des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Stand 26.Juni 2014

Ebenso sind folgende weitere Schritte in Deutschland geplant:

- Juli 2015: Erweiterung der Mautpflicht auf Bundesstraßen
- Oktober 2015: Absenkung der Mautpflicht auf Lkw ab 7,5 t
- Januar 2016: Einführung der Pkw-Maut
- Juli 2018: Erweiterung der Mautpflicht auf sämtliche Bundesfernstraßen für Lkw

Wir werden Sie dazu weiter informieren!



Deutschland: EuGH Vorabentscheidung hinsichtlich Energiebesteuerung

Das IRU-Sekretariat hat die IRU-Mitglieder zuletzt am 4. April 2013 über die Vorgehensweise der deutschen Zollbehörden informiert (CLTM/BR1475), eine Energiesteuer auf Kraftstoff zu erheben, der in einem anderen EU-Mitgliedstaat erworben wurde und sich in einem Tank befindet, der kein „Hauptbehälter“ ist.

Diese Praxis führte zu Fällen von Doppelbesteuerung, da Transportunternehmen die Energiesteuer in Deutschland zusätzlich zu den bereits an der Zapfsäule im Erwerbsmitgliedstaat bezahlten Ver-

brauchssteuern entrichten mussten. Diese Praxis basierte auf der Auslegung der deutschen Behörden von Artikel 24 der aktuellen EU-Energiebesteuerungsrichtlinie (2003/96/EG), wonach Fahrzeugen, die in einem EU-Mitgliedstaat betankt werden, die Einreise in einen anderen Mitgliedstaat gestattet ist, ohne weitere Kraftstoffsteuern entrichten zu müssen, sofern die betroffenen Fahrzeuge mit einem „Hauptbehälter“ ausgestattet sind.

„Hauptbehälter“ sind in der Richtlinie als „vom Hersteller fest eingebaute Behälter“ definiert. Für die deut-

schen Zollbehörden galten daher alle Behälter, die nicht vom Hersteller im Rahmen der Produktion des Fahrzeugs eingebaut wurden, nicht als „Hauptbehälter“.

Im Rahmen eines Streitfalles zwischen einem deutschen Transportunternehmen und den deutschen Zollbehörden hinsichtlich der Energiebesteuerung ersuchte der Bundesfinanzhof den Europäischen Gerichtshof um eine Vorabentscheidung (Rechtssache C-152/13) betreffend die Auslegung des Begriffes „Hauptbehälter“ (Art. 24 Abs. 2 der Energiebesteuerungsrichtlinie).

Am 10. September veröffentlichte der Europäische Gerichtshof schließlich seine Vorabentscheidung und befand Folgendes:

„Der Begriff ‚Hauptbehälter‘ im Sinne von Art. 24 Abs. 2 erster Gedankenstrich der Richtlinie 2003/96/EG [...] ist dahin auszulegen, dass er Behälter, die in Nutzfahrzeugen fest eingebaut und zu deren unmittelbarer Kraftstoffversorgung bestimmt sind, auch dann erfasst, wenn sie von einer anderen Person als dem Hersteller eingebaut wurden [...].“

Zur Begründung seines Standpunktes führte der Gerichtshof Folgendes an:

□ Im wirtschaftlichen und technischen Kontext ist es heutzutage üblich, dass die Herstellung von Nutzfahrzeugen in mehreren Etappen erfolgt, wobei der Hersteller nur das Fahrgestell und die Fahrerkabine herstellt und die übrigen Fahrzeugteile anschließend von spezialisierten Unternehmen eingebaut werden. Dasselbe Prinzip wird bei dem Einbau von Kraftstoffbehältern befolgt.

□ In einem Mitgliedstaat in den steuerrechtlich freien Verkehr übergeführter, in den Kraftstoffbehältern von Fahrzeugen enthaltener Kraftstoff, ist in einem anderen Mitgliedstaat von der Verbrauchsteuer befreit, „um den freien Verkehr von Personen und Waren nicht zu beeinträchtigen und Doppelbesteuerungen zu vermeiden“.

□ Allerdings sind bei der Auslegung einer Unionsvorschrift nicht nur ihr Wortlaut, sondern auch ihr Zusammenhang und die Ziele zu berücksichtigen, die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden. Zudem ist bei verschiedenen möglichen Auslegungen einer Vorschrift des Unionsrechts derjenige der Vorzug zu geben, die die praktische Wirksamkeit der Vorschrift zu wahren geeignet ist.

□ **Es ist irrelevant, ob der Kraftstoffbehälter in das betreffende**



Fahrzeug durch den Hersteller oder durch einen Dritten fest eingebaut worden ist. Vielmehr ist von Bedeutung, ob dieser Behälter zur unmittelbaren Versorgung des Fahrzeugs mit Kraftstoff für seinen Antrieb und gegebenenfalls für den Betrieb seiner Kühlanlage oder sonstigen Anlagen dient.

Diese Vorabentscheidung des Gerichtshofes der EU wird vor allem zwei Konsequenzen haben:

a) **Sobald die Auslegung von Artikel 24 vom Bundesfinanzhof bestätigt wurde, können die deutschen Zollbehörden keine Energiesteuer mehr auf Kraftstoff erheben, der in einem anderen Mitgliedstaat erworben wurde und in Kraftstoffbehältern enthalten ist, die von einer anderen Person als dem Hersteller eingebaut wurden.**

b) **Tatsächlich wird diese Auslegung von Artikel 24 durch den Gerichtshof der EU alle EU-Mitgliedstaaten, die womöglich geneigt gewesen wären, dem deutschen Beispiel zu folgen, davon abhalten, Kraftstoff zu besteuern, der in einem anderen Mitgliedstaat erworben wurde und in Kraftstoffbehältern enthalten**

ist, die von einer anderen Person als dem Hersteller eingebaut wurden.

MASSNAHMEN

Das IRU-Sekretariat wird die endgültige Entscheidung des Bundesfinanzhofes verfolgen und Möglichkeiten für Erstattungen oder Entschädigungen für EU-Transportunternehmen untersuchen, die Opfer dieser Praxis wurden. **Bis zur Bestätigung der Vorabentscheidung des Gerichtshofes der EU durch den Bundesfinanzhof sollten einstweilen stets Dokumente (Fahrzeugzulassungs-dokument, Bescheinigung über die technische Überwachung, Erklärung des Herstellers usw.) mitgeführt werden, die belegen, dass Kraftstoffbehälter, die nicht vom Hersteller eingebaut wurden, den Vorgaben des Herstellers sowie den geltenden technischen und sicherheitsrelevanten Anforderungen entsprechen.“**

Aus Sicht der Transporteure ist diese Vorabentscheidung äußerst positiv zu bewerten, wir ersuchen Sie dennoch der Handlungsanweisung der IRU bis zur endgültigen Bestätigung zu folgen!



Frankreich: Verbringung regelmäßiger wöchentlicher Ruhezeit im Lkw

Wir haben vor Kurzem (Schreiben vom 04.07.2014) über die Problematik der Abhaltung von wöchentlichen Vollruhezeiten in der Schlafkabine in Belgien und Frankreich berichtet. Aktuell ist zu ergänzen, dass nun auch in Frankreich mit Gesetz vom 11.07.2014 in der Schlafkabine abgehaltene Vollruhezeiten (ab 45 h) verboten sind ([http://www.assemblee-](http://www.assemblee-nationale.fr/14/ta/ta0367.asp)

[ationale.fr/14/ta/ta0367.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/14/ta/ta0367.asp)). Das Gesetz ist am 12.07.2014 in Kraft getreten, sodass damit gerechnet werden muss, dass ab dem 12.07.2014 derartige Ruhezeiten in der Schlafkabine sanktioniert werden. Die Strafe beträgt bis zu Euro 30.000 und ist an das Unternehmen gerichtet.

Die Unternehmen sollten daher dringend auf diese Situation hingewiesen werden mit der Empfehlung, ihre

Lenker derzeit lediglich verkürzte Ruhezeiten (weniger als 45 h und mindestens 24 h) in der Schlafkabine abhalten zu lassen, nicht jedoch Vollruhezeiten.

Derzeit ist eine intensive politische Diskussion innerhalb der EU zu diesem Thema im Gange, in welche sich auch die IRU kürzlich mit zahlreichen Argumenten gegen die Vorgangsweise/Strafpraxis einzelner Mitgliedstaaten intensiv eingebracht hat.



Umsetzungsfristen Italiens für die Weiterbildung von Berufskraftfahrern

Wir haben Ihnen einen Erlass des bmvit in Bezug auf die Umsetzungsfristen Italiens für die Weiterbildung von Berufskraftfahrern weitergeleitet.

Es wird darauf hingewiesen, dass Italien von der in der Richtlinie RL

2003/59/EG vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht hat und die Übergangsfrist für die Strafbarkeit verlängert hat. Somit sind italienische Berufskraftfahrer erst ab 10.09.2015 (D-Lenker) beziehungsweise ab 10.09.2016 (C-Lenker) strafbar, da Italien nunmehr spätere

Umsetzungsfristen als Österreich für die erste Weiterbildung von Lenkern mit erworbenen Rechten festgelegt hat.

Diese Regelung gilt für alle Lenker auf italienischem Gebiet und für Lenker mit italienischem Führerschein auch in Österreich.



Italien: Mindesttarife für Straßengütertransport sind wettbewerbswidrig

Der EuGH hat ein Urteil gefällt, das auch manche österreichischen Transporteure betreffen könnte:

In Italien besteht eine Regelung, der gemäß im Straßengüterverkehr das vom Auftraggeber geschuldete Entgelt nicht unter den Mindestbetriebskosten des Kraftverkehrsunternehmens liegen darf. Dazu ist anzumerken, dass sich diese Mindestbetriebskosten nicht für jedes Unternehmen einzeln bemessen (also

nicht die tatsächlichen Mindestbetriebskosten jedes einzelnen Unternehmers sind), sondern im Rahmen einer Branchenvereinbarung festgelegt werden, die von Verbänden der Kraftverkehrsunternehmen und von Verbänden der Nutzer von Beförderungsleistungen getroffen werden.

Unter den genannten Umständen ist die italienische Regelung wettbewerbswidrig und somit mit EU-Recht nicht vereinbar.

Der EuGH kommt zu folgendem Spruch:

Art. 101 AEUV in Verbindung mit Art. 4 Abs. 3 EUV ist dahin auszulegen, dass er einer nationalen Regelung wie der in den Ausgangsverfahren fraglichen entgegensteht, nach der die Preise im gewerblichen Güterkraftverkehr nicht unter den Mindestbetriebskosten liegen dürfen, die von einer Stelle festgelegt werden, die sich im Wesentlichen aus Vertretern der betroffenen Wirtschaftsteilnehmer zusammensetzt.



Ungarn: Geändertes Fahrverbot seit September

Die Sommerregelung des Wochenendfahrverbots in Ungarn hat am 31. August geendet.

Seit September gilt generell für Schwertransporte (über 7,5 t) das folgende Wochenendfahrverbot:

Samstag von 22 bis Sonntag 22 Uhr
Das Verbot bezieht sich sowohl auf nationale, als auch auf internationale

Schwertransporte (über 7,5 t).

Es ist auch verboten, von der Grenze bis zum Standort oder Ablagerungsplatz zu fahren, da diese Begünstigung immer nur für Juli und August gilt.



Lettland: Seit 1. Juli 2014 Mautpflicht

Seit 1. Juli 2014 gibt es in Lettland eine Maut für alle im Straßengüterverkehr eingesetzten Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht für die Benutzung der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen) des Landes.

Die Maut kann auf Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahresbasis bezahlt werden.

Fahrzeuge über 3,5 Tonnen und bis zu zwölf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zahlen unabhängig von der Emissionsklasse eine Maut zwischen 8 Euro/Tag und 484 Euro/Jahr. Für Fahrzeuge über zwölf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht werden je nach

Emissionsklasse und Anzahl der Achsen Mautgebühren zwischen 8 Euro/Tag und 925 Euro/Jahr erhoben.

Gezahlt werden kann die Maut auf elektronischem Weg über die Website www.lv vignette.eu oder direkt an den Terminals der Betreibergesellschaft „Road Traffic Safety Directorate“.



Österreichische Fahrerqualifizierung – Anerkennung in Polen

Nachfolgende Info wurde vom AWC Warschau ausgegeben im Hinblick auf die Anerkennung österreichischer Weiterbildungsbestätigungen (C95) in Polen.

Ein polnischer Lenker (mit polnischem Führerschein) kann zwar die Weiterbildung in Österreich absolvieren, aber sie wird in Polen von der zuständigen Behörde nicht anerkannt.

In Polen wird die Eintragung in den Führerschein, der Code 95, von der zuständigen Führerscheinbehörde (Landrat) aufgrund des polnischen Fahrerqualifizierungsnachweises vorgenommen, welcher die Absolvie-

rung der Weiterbildung in einem Schulungszentrum in Polen bestätigt. Ein Fahrerqualifizierungsnachweis, welcher die Absolvierung der Weiterbildung außerhalb Polens bestätigt, darf in Polen keine Grundlage für die Eintragung in den Führerschein sein. Die für den polnischen Lenker (mit polnischem Führerschein und Hauptwohnsitz in Polen) zuständige polnische Behörde (Landrat) wird daher die Eintragung in den Führerschein aufgrund eines in Österreich ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweises, welcher die Absolvierung der Weiterbildung in Österreich bestätigt, nicht vornehmen. Sowohl ein polnischer Landrat als auch eine andere polnische Behörde darf keinen polnischen Fahrerqualifizierungsnachweis ausstellen aufgrund eines



Dokumentes, welches die Absolvierung der Weiterbildung in Österreich bestätigt.

Ein polnischer Landrat kann aber die Eintragung des Code 95 in den polnischen Führerschein nur dann vornehmen, wenn ein polnischer Lenker eine im österreichischen Führerschein oder in der Karte der Fahrerqualifikation (gemäß Art. 11 der Direktive 2006/126 des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein) eingetragene Code 95 besitzt.



Russland: Aktuelle Situation im Carnet TIR-Verfahren

Die Verhandlungen der IRU (International Road Transport Union) mit Behördenvertretern der Russischen Föderation in Genf führten nun zu einem ersten Teilerfolg. Das Carnet TIR kann aufgrund des Verhandlungsergebnisses vorerst bis 30.11.2014 weiter verwendet werden, dennoch bleibt die Carnet TIR-Problematik weiterhin ungelöst.

Aufgrund der kurzfristigen Ankündigung der Verlängerung seitens der russischen Zollbehörde (FCS) ist in den nächsten Tagen weiterhin mit Problemen bei der Abfertigung von Transporten, die mit Carnets TIR durchgeführt werden, zu rechnen.

Aufgrund der Spannungen zwischen Russland und Ukraine werden nun die ukrainischen Zollbehörden seit 2. Oktober 2014 zusätzliche nationale

Zollgarantien von jenen russischen Transporteuren verlangen, die jene von der ASMAP ausgestellte CARNET TIR-Dokumente verwenden! Dabei handelt es sich lt. Auskunft der ukrainischen Zollbehörden um eine temporäre Maßnahme, die sich ausschließlich auf ASMAP CARNET TIR-Dokumente bezieht. Andere ausgebende Verbände bzw. CARNET TIR-Dokumente sind – lt. Auskunft – davon nicht betroffen!



Lieferung von Lebensmitteln über Serbien nach Russland

Das Thema „Umgehung des Importverbotes“ hat – beflügelt durch diverse Pressemeldungen und missverständliche Aussagen – tatsächlich einiges an Wellen geschlagen. Auch wir werden mit Anfragen zu dieser Problematik überhäuft.

Selbstverständlich (die russischen „Gegensanktionen“ würden sich sonst von vornherein ad absurdum führen) ist es nicht möglich, Waren aus den von der Importsperrung betroffenen Ländern nach einem einfachen Umpacken dennoch nach Russland zu liefern.

Durch Minimalbehandlungen wie Umverpacken, Durchsieben, Umetikettieren oder Ähnliches ist keine ausreichende Weiterverarbeitungstiefe für eine Änderung des Ursprungslandes gegeben. Die serbische Rechtslage ist dabei ähnlich eindeutig wie in anderen Ländern. In Rücksprache mit unseren Kollegen im AC Belgrad können wir Ihnen mitteilen, dass serbischer Ursprung ab einer lo-

kalen Wertschöpfung von 51 Prozent erzielt wird.

Die Verarbeitungsschritte, die für eine überwiegend lokale Wertschöpfung nötig sind, unterscheiden sich von Produkt zu Produkt (je nach Inhaltsstoffen etc.). Die zuvor genannten Verarbeitungsschritte („verpacken und etikettieren“) sind jedoch keinesfalls ausreichend. Noch ein praktischer Anhaltspunkt hierzu: In der Regel geht eine Änderung des Ursprungs mit einer Änderung der Zollltarifnummer des betreffenden Produkts (das nach der Weiterverarbeitung eben nicht mehr dasselbe ist) einher.

Wenn – in unserem Fall in Serbien – keine ausreichende Weiterverarbeitung vorgenommen wird, handelt es sich um Re-Exporte. Diese sind nach derzeitiger Rechtslage aus den in der russischen Sanktionsliste erwähnten Ländern verboten. Die russischen Zollbehörden sind per Erlass zu strengen Kontrollen verpflichtet, und Russland hat dafür in Frage kommende Länder (insbes. in

der Zollunion) explizit vor derartigen Umgehungsversuchen gewarnt. Die serbische Regierung hat in diesem Zusammenhang angekündigt, die Warenexporte nach Russland genau zu prüfen, da man eine Belastung des Verhältnisses zu Russland durch Probleme in diesem Bereich in jedem Fall vermeiden möchte.

Die Überprüfung des Ursprungs der Importwaren erfolgt anhand des für Russland obligatorischen Ursprungszeugnisses. Die gelisteten Waren sind darüber hinaus anhand Zollltarifnummer und Warenbezeichnung definiert. All diese Angaben werden vom Zoll kontrolliert.

Nähere Infos dazu finden Sie auf unserer Website unter www.wko.at/stmk/transporteure oder bei Fragen steht Ihnen auch unsere Außenhandelsstelle in Moskau gerne zur Verfügung.



Tschechien: Gültigkeit einer Mautbox

Mittels der Novelle Nr. 196/2012 zum Gesetz Nr. 13/1997 Slg. über den Straßenverkehr wurde das Verfall der Kautions für die Mautbox reguliert (§22 c) Abs. 6). Die Novelle trat am 01.09.2012 in Kraft.

„Die Kautions verfällt, falls innerhalb eines Jahres die registrierte Mautbox nicht übernommen wird bzw. falls ein Jahr lang keine Transaktion stattfindet, das Gerät nicht dem Mautbetreiber retourniert wird oder falls die registrierten elektronischen Geräte beschädigt oder funktionslos retourniert werden. Die verfallenen Kautio-

nen sind Einnahmen des Staatsfonds für Verkehrsinfrastruktur.“

Sobald die Mautboxen nicht langfristig benutzt werden, sollen diese rechtzeitig an den Distributions- (im Fall der Pre-pay-Mautboxen) oder Kontaktstellen (im Fall der Post-pay-Mautboxen) – mindestens im letzten Monat vor dem Fristablauf – abgegeben werden. Die Mautbox muss unbeschädigt sein und dazu auch das Original von Fahrzeugbrief oder Zulassungsschein vorgelegt werden.

Es ist empfehlenswert, sich im Self-Care-Bereich auf der Webseite www.mytocz.cz zu registrieren und hier die aktuelle E-Mailadresse angeführt zu

haben. Nach der Eingabe der Nummer der gültigen Mautbox, wird der Mautboxinhaber ca. 2 Monate vor dem Kautionsverfall per E-Mail über das sich nähernde Ablaufdatum informiert.

Bei weiteren Fragen ist Herr Jan Cimerman von der Außenhandelsstelle Prag gerne für Sie da.
Österreichisches AußenwirtschaftsCenter Prag;
Krakovská 7, P. O. Box 493
111 21 Praha 1
T +420 222 210 255
F +420 222 211 286
prag@wko.at



**Erwarten Sie ruhig mehr.
Außer beim Preis.**



Preisvorteil bis zu
€ 4.400,-**

Der Volvo V60 in der großzügigen Business Ausstattung. Jetzt ab nur € 33.800,-*

Von einem Volvo können Sie immer mehr erwarten. Wie zum Beispiel mit der neuen Ausstattungslinie Business: Navigation, Tempomat, Einparkhilfe, Sitzheizung, Internetzugang, Sprachsteuerung und vielem mehr. Weil Sie aber genau das von einem Volvo erwarten, haben wir nach zusätzlichen Möglichkeiten gesucht, um Sie zu überraschen: Nämlich beim Preis.

Kraftstoffverbrauch: 3,9 - 10,2 l/100 km; CO₂-Emissionen: 103 - 227 g/km. *Unverbindlich empfohlene Richtpreise in Euro inkl. MwSt und 20% MwSt. **Preisvorteil variiert je nach Motorisierung. Angebot gültig für Volvo V60, S60 und XC60 auf Basis der Ausstattungslinie Kinetic. Gültig bis auf Widerruf. Irrtümer und Fehler vorbehalten. Symbolfoto. Stand: Juli 2014.

VOLVOCARS.AT

spesautomobile

8077 Thondorf / Graz, Golfstraße 5, Tel.: 0316/407 100, office@volvo.spes.at, www.volvo.spes.at

FEYERTAG FAHRZEUGBAU TECHNIK



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

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

LKW-AUFBAUTEN • KIPPER • LADEBORDWÄNDE • KRÄNE-SERVICE



Sie bewegen, wir versichern.

www.fiala.at



Gesamtpolizze, Speditionen, Versicherungsschein, Speditionsmantelpolizze, FIATA Billof Lading, Versicherung (FBL),
 Inlandspeditionenversicherung, Versicherungsschein, Versandversicherung, Versicherungsschein, Speditionen, nachfolgende, Unfallversicherung, Subsidia

sicher aus Tradition
 Ein Unternehmen mit Erfahrung



Strohgasse 45/3, A-1030 Wien
 T: +43 (1) 533 68 17-0, M: office@fiala.at

Übereinstimmung der Führerscheinnummer mit jener auf der Fahrerkarte

Aufgrund von in den letzten Wochen zahlreich eingegangenen Anfragen zum Thema „Übereinstimmung der (aktuellen) Führerscheinnummer mit jener auf der Fahrerkarte zum digitalen Kontrollgerät“ wurde eine entsprechende Bitte um Klarstellung an die betroffenen Ministerien BM-VIT/BMI gerichtet und weiters auch einen Diskussionsprozess innerhalb der EU gestartet.

Nun ist die Antwort des BMVIT/BMI dazu eingegangen, welche das Problem zumindest auf nationaler

Ebene entschärfen und für den betrieblichen Alltag eine brauchbare Lösung darstellen sollte.

Es braucht somit nach Auffassung der Vollzugsbehörden (nach Neuausstellung des Führerscheins) weder eine neue Fahrerkarte beantragt werden, noch stellt die Diskrepanz der Nummern nach Ausstellung eines neuen Führerscheins eine sanktionierbare Verwaltungsübertretung dar.

Selbstverständlich wird auch auf europäischer Ebene die Entwicklung weiterverfolgt und eine zufriedenstellende Lösung vorangetrieben. Die im

Infomail des BMI genannten Argumente sollten auch bei Straßenkontrollen in den anderen EU-MS zum gewünschten Ergebnis führen.

Sollte es im Ausland nachweislich zur Einhebung von Strafen/Sicherheitsleistungen etc. kommen, bittet die Fachgruppe um Bekanntgabe, um auch gegenüber der EU die Problematik bestmöglich darstellen zu können.

E-Mail an:
befoerderung.gueter@wkstmk.at

Tankkartendiebstahl und seine Folgen

Wir weisen erneut darauf hin, dass es immer wieder zu Einbrüchen mit nachfolgenden Diebstählen von Diesel mit „geklonten“ Tankkarten kommt. Organisierte Banden brechen meist an Wochenenden in abgestellte Fahrzeuge ein und stehlen Tankkarten. Solche Vorfälle kommen in ganz Österreich vor!

Lassen Sie daher Tankkarten nicht in unbewachten Fahrzeugen! Ebenso sollte der PIN-Code keinesfalls gemeinsam mit der Tankkarte aufbewahrt werden!

Dr. Schärmer hat in der Zeitschrift StraßenGüterVerkehr zum Thema „Missbrauch der Tankkarte“ einen Artikel verfasst. Hierin weist Dr. Schärmer darauf hin, dass der Verlust einer Tankkarte schwerwiegende Folgen haben kann, da Kartenverluste oft erst einige Zeit später entdeckt werden. Bis zum Einlangen der Verlustanzeige bei der Mineralölgesellschaft haftet der Karteninhaber für die damit verbundenen Schäden (Betankungen).

Hier ein Auszug aus dem Artikel:

In den allgemeinen Geschäftsbedingungen wird dem Karteninhaber meist die Verpflichtung auferlegt, die Personal Identification Number (PIN) geheim zu halten und diese Verpflichtung auch auf den jeweiligen Kartenbenützer (Fahrer) zu überbinden. Der PIN-Code darf nicht auf der Karte vermerkt werden und ist aus Sicherheitsgründen getrennt von der Karte aufzubewahren. In den meisten AGB ist eine Haftung des Kunden für jede nicht vertragsgemäße oder missbräuchliche Verwendung der Karte festgelegt.

Ein Verlust oder Diebstahl der Karte muss unverzüglich dem Mineralölunternehmen angezeigt werden. Erst mit Ablauf des Tages, an dem die Verlustanzeige beim Mineralölbetreiber einlangt, endet die Haftung des Kunden für diese Karte. Weiters wird der Karteninhaber verpflichtet, zusätzlich eine Verlust- oder Diebstahlsanzeige bei der Polizei vorzunehmen. Wird



eine derartige Verlust- oder Diebstahlsanzeige nicht vorgenommen, wird der Haftungszeitraum erweitert.

Sorgfaltspflicht bei der Verwahrung

Der Karteninhaber muss alle zumutbaren Maßnahmen ergreifen, um einen Verlust, Diebstahl und damit verbundenen Schaden zu verhindern. Die pflichtwidrige Verwahrung der Tankkarte führt jedenfalls zur vollen Haftung des Karteninhabers. Meist ist in den AGB nicht geregelt, wie die Karte richtig zu verwahren ist. Meist wird dem Karteninhaber jede Haftung für Diebstahl und Verlust auferlegt. Aus diesem Grund müssen die Fahrer angewiesen werden, dass sie die Karte keinesfalls in der Fahrermappe im Fahrzeug hinterlassen.

BMVIT-Erlass hinsichtlich Fahrerqualifizierungsnachweis für Lenker einer Müllerei

Das BMVIT hat in einem Erlass hinsichtlich Fahrerqualifizierungsnachweis für Lenker einer Müllerei Folgendes klargelegt: Das Abholen von Getreide vom Landwirt und der Transport zur Mühle durch einen Lenker der Mühle fällt unter die Handwerkerregelung gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG, da das Getreide

das Material ist, das der Müller zur Ausübung seines Berufes, dem Mahlen von Mehl, verwendet. Jedoch fällt der Transport von Mehl zu den Kunden nach Ansicht des BMVIT nicht unter diese Ausnahmeregelung, da Mehl eben kein Material und auch keine Ausrüstung ist, die vom Lenker zur Ausübung seines Berufes verwen-

det wird; bei der Auslieferung von Mehl ist von Werkverkehr gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 GütbefG auszugehen, sofern alle Voraussetzungen des § 10 Abs. 1 GütbefG erfüllt sind. Die betreffenden Lenker einer Mühle benötigen somit einen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG.

Wöchentliche Ruhepausen im Lkw – BMVIT-Rechtsansicht

Auch das BMVIT vertritt die Ansicht, dass nur reduzierte wöchentliche Ruhezeiten sowie tägliche Ruhezeiten in der Schlafkabine des Fahrzeugs abgehalten werden dürfen und dass das Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug nicht zulässig ist.

Diese Interpretation führt nun zu weiteren Fragestellungen, vor allem im Hinblick auf dazugehörige Kon-

trollen und Nachweisverpflichtungen. Dies ist – wie auch in den Fällen von Frankreich und Belgien – nach wie vor ungelöst. Die WKÖ (AISÖ auf europäischer Ebene) ist bemüht hier entsprechende Infos bereitzustellen, sobald diese vorliegen.



Neuer CMR-Frachtbrief – Formulare für Laser-/Inkjet-Drucker

Der Fachverband Güterbeförderung bietet ab sofort, neben den bewährten CMR-Frachtbriefen (Nationales Beförderungspapier, CMR 4-fach/5-fach inkl./exkl. Palettentausch), nun auch CMR-Vordrucke für den Drucker (Laser/Inkjet) an:

- CMR-Frachtbrief mit Palettentausch für Laser- und Inkjet-Drucker
- Lose Einzelblatt
- Mindestabnahme 200 Stück (=1 Paket)

- Inklusive Ausfüllmaske (PDF)
- Preis: 15 Euro / Paket (exkl. USt. + Versand)

Eine Übersicht über die jeweiligen CMR-Varianten finden Sie unter www.dietransporteure.at

Neue Carnet TIR-Preise

Aufgrund einer Preisreduktion durch die IRU kann Ihnen die AISÖ die 4-Blatt-Carnets TIR ab sofort günstiger anbieten.

Preise gültig seit 14. Juli 2014:

4 Blatt 43 Euro / AISÖ-Mitglieder 40 Euro
(bisheriger Preis 51 Euro / AISÖ-Mitglieder 48 Euro)

6 Blatt 69 Euro / AISÖ-Mitglieder 63 Euro

14 Blatt 93 Euro / AISÖ-Mitglieder 88 Euro

Nähere Infos unter www.aisoe.at

Neue AMS-Förderung der Weiterbildung der Beschäftigten

In der Sitzung des AMS-Präsidiums am 01.07.2014 – nach langen Diskussionen – erzielte Einigung über die ab 2015 geltende neue AMS-Förderung der Weiterbildung der Beschäftigten in Betrieben (kurz „QBN“).

Diese neue AMS-Förderung zur Weiterbildung der Beschäftigten wird die bisher über den ESF geförderte Weiterbildungsförderung der Beschäftigten (kurz „QfB“) ab 2015 ersetzen und rein national finanziert werden. Das AMS wird sich aus der ESF-Förderung zurückziehen.

Im Rahmen des „Betrieblichen Impulsprogramms 2015 – 2017“ wird das AMS – in Fortsetzung der ausgelaufenen Instrumente „Qualifizierungsberatung“ und „Flexibilitätsberatung“ – neben der QBN auch Betriebsberatungsinstrumente anbieten. Die konkrete Ausgestaltung dieser Instrumente ist gerade in Diskussion. Für das gesamte Betriebliche Impulsprogramm (QBN und Beratungsinstrumente) ist ein jährlicher Budgetrahmen von 25 Mio. Euro vorgesehen. Das entspricht in etwa der Höhe, die das AMS auch im Fall der ESF-Förderung zur Verfügung gehabt hätte.

Die Eckpunkte der neuen QBN-Zielgruppen:

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

Förderhöhe: 50 % der Kurskosten
Minstdauer der Ausbildung: 24 Maßnahmenstunden

Personalkosten sind für Ausbildungen ab der 32. Maßnahmenstunde förderbar.

Die Richtlinie gilt ab 01.01.2015 für Qualifizierungen bis 31.12.2017.

Es ist erfreulich, dass Arbeitnehmer ab 45 auch künftig ohne weitere Einschränkungen förderbar sein werden. Die Minstdauer der Weiterbildungen wurde von 16 auf 24 Stunden hinaufgesetzt, dies stellt einen Kompromiss mit der Arbeitnehmerseite dar. Qualifizierungsverbünde werden auch in Zukunft möglich sein, allerdings wird auch hier die Förderung auf die oben genannten 3 Zielgruppen beschränkt sein.

Die Arbeitnehmerseite bestand darauf, dass das Instrument hinsichtlich ihrer Wirksamkeit umfassend evaluiert wird. Daher gibt es zu den einzelnen Zielgruppen künftig auch Indikatoren, anhand derer die Wirksamkeit überprüft werden wird, diese werden im Begehren bereits abgefragt werden. Die Indikatoren sind zum Teil sehr allgemein gehalten (Verbesserung von Basiskompetenzen, fachliche Spezialisierung), nur bei den Frauen sind die Indikatoren ziemlich streng, nach langen Diskussionen gibt es nun neben dem Indikator (10 % höhere Entlohnung) auch noch 2 weitere Indikatoren (Wechsel auf einen höherwertigen Arbeits-

platz, Erleichterung des Wiedereinstiegs nach einer familiär bedingten Unterbrechung).

Personalaufstockung und Verlängerung des Fachkräfte-stipendiums

Im Paket mit der QBN beschloss das AMS-Präsidium weiters

- eine Aufstockung des AMS-Personals um 200 Personen:
Die Aufstockung wird in 3 Schritten realisiert werden (01.09.2014: +100, 01.01.2015: +50, 01.06.2015: +50). Entsprechend der Forderung der Arbeitgeberkurie wurde festgehalten, dass die Aufstockung bei günstiger Arbeitsmarktentwicklung durch die bevorstehenden Pensionierungen kompensiert wird. Die Implementierung einer Kundenkontakthistorie mit systematischem Auslastungscontrolling wird schnellstmöglich realisiert.
- Die Verlängerung des Fachkräfte-stipendiums bis 2017, wobei die Berufsliste, in der die förderbaren Ausbildungen enthalten sind, bis Herbst überarbeitet wird.

Nähere Informationen bekommen Sie bei Ihrer AMS-Zweigstelle.



Ersthelfer – Auslaufen der Übergangsregelung für die Ausbildung

Mit 01.01.2015 läuft eine Übergangsfrist für die Ausbildung von Ersthelfern (§ 40 Arbeitsstättenverordnung – AStV) in Arbeitsstätten mit 1–4 Arbeitnehmern aus. Die verpflichtende Bestellung von Ersthelfern, die für Arbeitsstätten ab 5 Arbeitnehmer schon bisher galt, wurde mit 1. Jänner 2010 infolge europarechtlicher Vorgaben auch auf Arbeitsstätten mit 1–4 Arbeitnehmer erweitert. Um solchen Kleinbetrieben die Möglichkeit einzuräumen, sich auf die Neuregelung einzustellen, wurde eine sozialpartnerschaftlich vereinbarte Übergangsregel eingeführt, wonach die notwendige Ausbildung dieser Ersthelfer (Absolvierung einer 8-stündigen Erste-Hilfe-Auffrischung) erst ab 01.01.2015 nachzuweisen ist.

Zusammengefasst gilt folgende Rechtslage (abgeklärt durch Korrespondenz/Telefonate zwischen BSTV und Leitung/ZAI):

1)
Arbeitsstätten mit 1–4 Arbeitnehmer
Notwendige Anzahl von Ersthelfern:
in allen Arbeitsstätten:

1 Ersthelfer

Notwendige Ausbildung:

Im Zeitraum zwischen 01.01.2010 und 31.12.2014 war/ist es ausreichend, wenn Ersthelfer **nach dem 01.01.1998 eine mindestens sechsstündige Unterweisung** in lebensrettenden Sofortmaßnahmen (im Sinne des § 6 der Führerscheinverordnung, BGBl. II Nr. 320/1997) absolviert haben (= ursprüngliche EH-Ausbildung).

Diese Ersthelfer müssen in folgendem zeitlichen Rahmen – je nachdem, wann die ursprüngliche EH-Ausbildung absolviert wurde – eine **Erste-Hilfe-Auffrischung** im Umfang von **8 Stunden** absolvieren:

- Ursprüngliche EH-Ausbildung wurde absolviert zwischen 01.01.1998 und 31.12.2010 (allfällige davor liegende Ausbildungen sind nicht anrechenbar). Die Auffrischung muss am **01.01.2015** absolviert sein.
- Ursprüngliche EH-Ausbildung wurde absolviert zwischen 01.01.2011 und 31.12.2014. Die Auffrischung muss in jenem Monat absolviert sein, welcher dem korrespondierenden Monat der ursprünglichen EH-Ausbildung entspricht.

Beispiele:

Ursprüngliche EH-Ausbildung im **Mai 2011** gemacht: Auffrischung muss im **Mai 2015** absolviert werden.

Ursprüngliche EH-Ausbildung im **Oktober 2013** gemacht: Auffrischung muss im **Oktober 2017** absolviert werden.

- In den Folgejahren müssen die bestellten Ersthelfer entweder alle 4 Jahre eine 8-stündige Auffrischung oder alle 2 Jahre eine 4-stündige Auffrischung absolvieren.
- Alle Ersthelfer, die ab 01.01.2015 neu bestellt werden, benötigen eine 8-stündige Erste-Hilfe-Grundausbildung und entweder alle 4 Jahre eine 8-stündige Auffrischung oder alle 2 Jahre eine 4-stündige Auffrischung.

2)

Arbeitsstätten ab 5 Arbeitnehmer
Notwendige Anzahl von Ersthelfern:
in **Büros oder in Arbeitsstätten**, in denen die Unfallgefahren mit Büros vergleichbar sind

- bis zu 29 regelmäßig gleichzeitig beschäftigte Arbeitnehmer:

1 Ersthelfer

- bei 30 bis 49 regelmäßig gleichzeitig beschäftigte Arbeitnehmer: **2 Ersthelfer**
- bei je 20 weiteren regelmäßig gleichzeitig beschäftigten Arbeitnehmern: **eine zusätzliche Person**

in allen **anderen Arbeitsstätten**

- bis zu 19 regelmäßig gleichzeitig beschäftigte Arbeitnehmer: **1 Ersthelfer**
- bei 20 bis 29 regelmäßig gleichzeitig beschäftigten Arbeitnehmern: **2 Ersthelfer**
- bei je 10 weiteren regelmäßig gleichzeitig beschäftigten Arbeitnehmern: **eine zusätzliche Person**

auf **Baustellen**

- bis zu 19 von einem Arbeitgeber auf einer Baustelle beschäftigten Arbeitnehmern: **1 Ersthelfer**
- bei 20 bis 29 regelmäßig beschäftigten Arbeitnehmern: **2 Ersthelfer**
- bei je 10 weiteren regelmäßig von einem Arbeitgeber auf einer Baustelle beschäftigten Arbeitnehmern: **eine zusätzliche Person**

Notwendige Ausbildung:

- Mindestens 16-stündige Grundausbildung (für D-Lenker in der Lenkerausbildung enthalten) nach den vom Österreichischen Roten Kreuz ausgearbeiteten Lehrplänen, oder eine andere, zumindest gleichwertige Ausbildung, wie die des Präsenz- oder Ausbildungsdienstes beim Bundesheer.
- Alle 4 Jahre eine 8-stündige Auffrischung oder alle 2 Jahre eine 4-stündige Auffrischung.

Für alle Arbeitsstätten gilt:

Durch organisatorische Maßnahmen

ist sicherzustellen, dass während der betriebsüblichen Arbeitszeit eine im Hinblick auf die Anzahl der anwesenden Arbeitnehmer ausreichende Anzahl an Ersthelfern anwesend ist. Ersthelfer kann auch der Arbeitgeber selbst sein.

Die AI wird in den Kleinbetrieben mit Arbeitsstätten bis 4 Arbeitnehmern zunächst nach dem Grundsatz „beraten statt strafen“ vorgehen, und bei Fehlen der notwendigen Ausbildung nicht sofort strafen. Mitgliedsbetriebe sollten aber **dahingehend beraten werden**, dass sie die notwen-

dige Auffrischung ihrer Ersthelfer rechtzeitig so organisieren, dass der oben beschriebene Zeithorizont eingehalten werden kann.

Nähere Informationen enthält auch die Homepage der Arbeitsinspektion.

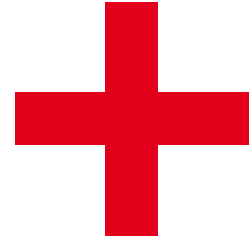
Wo finden Kurse statt?

Informationen über die notwendige Ausbildung bzw. Kursangebote können z. B. bei folgenden Institutionen eingeholt werden:

- AUVA
- ÖRK
- Samariterbundes

- Johanniter-Unfall-Hilfe Österreich
- Malteser Hospitaldienst Austria

Die Erste-Hilfe-Auffrischung kann auch durch den Arbeitsmediziner ohne Einrechnung in die Präventionszeit durchgeführt werden.



Die österreichische Verkehrswirtschaft – neue Ausgabe 2014

Einen aktuellen Überblick über die Struktur der österr. Verkehrswirtschaft liefert die neue Ausgabe der Broschüre – Die österreichische Verkehrswirtschaft – Daten und Fakten – Ausgabe 2014. Dargestellt werden u. a. Daten zu Bestand, Zulassungen oder Transportleistung bei Personen- und Güterbeförderungen auf Straßen, Schienen, Wasserstraßen und

in der Luftfahrt. Schwerpunkte sind weiters vermehrte Differenzierungen nach schweren und leichten Lastkraftwagen sowie Informationen zur Kartenausgabe für digitale Tachografen und zur Schifffahrt. Ein Exkurs zu Güterverkehren über wichtige europäische Seehäfen ist ebenfalls in der neuen Broschüre der Bundessparte Transport und Verkehr enthalten.

Nähere Infos finden Sie unter www.wko.at/verkehr



Mit Infrastrukturminister Stöger Verkehrsdialog ausbauen

Bundesspartenobmann Klacska: Branche freut sich auf konstruktive Zusammenarbeit

„Mit seinem Wechsel ins Infrastrukturministerium steht Alois Stöger nicht nur einem der budgetstärksten Ressorts in der Bundesregierung vor, sondern auch einem Schlüsselsektor in Bezug auf die Gestaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Österreich. Die heimischen Mobilitätsunternehmen wünschen ihm für seine neue Aufgabe viel Erfolg“, so Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich

(WKÖ) und somit oberster Branchensprecher für mehr als 35.000 Mitgliedsbetriebe der heimischen Verkehrswirtschaft.

„Wir erwarten uns, dass der von seiner Vorgängerin Bures eingeschlagene Weg des Dialogs mit uns von ihm aufgegriffen und ausgebaut wird“, so Klacska mit Verweis auf die laufenden Verhandlungen für einen flächendeckenden Gesamtverkehrsplan, in die die Bundessparte vom Ministerium eingebunden wird.

„Damit wir in so wichtigen Bereichen wie Infrastrukturausbau oder Bemannung zu vernünftigen Lösungen kommen, sollten wir rasch ins Gespräch kommen“, betont Klacska und verweist auf die vehemente und unveränderte Forderung der Bundessparte nach einem Belastungsstopp für die heimische Verkehrswirtschaft. „Um die Qualität des Wirtschaftsstandortes Österreich auszubauen, hat es Bundesminister Stöger in der Hand, die richtigen Weichen zu stellen. In diesem Sinne freuen wir uns auf eine konstruktive Zusammenarbeit“.

berufskraftfahrer weiterbildung

Profis am Steuer

Ihr wirtschaftlicher Erfolgsfaktor

- Brems- und Sicherheitstraining
- Eco Training
- Training Ladungssicherung
- Training Recht
- Training Gesundheit/Sicherheit

Module ab € 75
Preis pro Person, exkl. MwSt.

Jetzt buchen im Fahrtechnik Zentrum Lang/Lebring (03182) 401 65
oder www.oeamtc.at/berufskraftfahrer

YouTube www.youtube.com/OEAMTCFahrtechnikTV
Facebook www.facebook.com/fahrtechnik

Für aktives Fahren

GESPANNREGRESS – Achtung bei Vermietung!

Immer wieder sind die steirischen Frächter erstaunt, wenn sich der Versicherer zu Schadensfällen meldet, die einen z. B. vermieteten Anhänger oder Sattelaufzieger betreffen.

Denn passiert in Deutschland oder Spanien ein Unfall mit einem Sattel- oder Hängerzug, so wird zwar die Abrechnung vom Versicherer des Lkw durchgeführt, jedoch holt sich dieser bei Vorfällen in Deutschland 50 % bzw. bei Vorfällen in Spanien 30 % des Schadensbetrages

beim Versicherer des Hängers wieder zurück!

Sollten Sie also div. Hänger an Personen/Unternehmen vermieten, die damit in diesen Ländern unterwegs sind, kann es mitunter große Auswirkung auf Ihren Schadensverlauf (im Hinblick auf die geringe Prämie bei diesen Kfz) haben!

Diese Vorgangsweise kann auch nicht durch besondere vertragliche Vereinbarungen umgangen werden, da es sich um gesetzliche Bestimmungen handelt.



Ihre Ansprechpartnerin:
Michaela Schmallegger
Tel.: 050 103 527
Mail: michaela.schmallegger@veritas-versicherungsmakler.at

www.bannerbatterien.com

Banner

ENTSCHEIDEND MEHR POWER FÜR NUTZFAHRZEUGE!

DIE NEUE BUFFALO BULL SHD Professional

Wo andere längst aufgeben zeigt die neue Banner **BUFFALO BULL SHD Professional** ihre volle Power. Volcanium Technologie, CorCast Produktionsverfahren, Zentralentgasung und passender 4-Kammern Ausfallschutz machen die **SHD Professional** fit für härteste Einsätze.

NEU

Einzel- & Großhandel (Deutschland & Österreich)
Telefon: 0207 4 900 000
Telefax: 0207 4 900 001
E-Mail: info@bannerbatterien.com

Heute bestellt - morgen geliefert!

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

- Tellerradsätze • Ausgleichsgehäuse • Achsdurchtriebe
- Steckachsen • Getriebe- und Achsteile ...

Die ganze Vielfalt aus einer Hand! Europaweiter Ersatzteilservice!

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

Seminarangebote vom Kitzler Verlag

Wir dürfen Ihnen wieder einige interessante Veranstaltungen vom Kitzler Verlag vorstellen. Bei Interesse melden Sie sich bitte direkt unter silke.schneider@kitzler-verlag.at an.

Haftung und Versicherung beim Gütertransport NEU!

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

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

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

Termin: Dienstag, 10. Dezember 2014 in Wien

Referent: Dr. Josef Traxler

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

CMR-Workshop: Haftung und Anwendung

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

Termin:

Donnerstag, 27. November 2014
- Wien

Referent: Dr. Peter Schütz

Seminarbeitrag:

388 Euro exkl. USt. inkl. Praxis-
handbuch „Transportrecht“

Praxiswissen (Internationale) Logistikverträge Aktuelle rechtliche Praxis und Versicherbarkeit

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

Termine: Mittwoch, 12. November 2014 - Wien

Donnerstag, 27. November 2014 - Salzburg

Referenten: RA Dr. Robert Miklauschina, Dr. Josef Traxler

Seminarbeitrag: 388 Euro exkl. USt. inkl. Handbuch „Praxisleitfaden Transportrecht“

Betriebskontrollen durch die Arbeitsinspektion NEU!

- Wer Verantwortung trägt, sollte auch wissen wofür!
- Die vielfältigen Arbeitnehmer/-innen-Schutzbestimmungen für Transportunternehmen und die Verladende Wirtschaft

Termine:

Donnerstag, 20. November 2014
- Wien

Donnerstag, 27. November 2014
- Graz

Referent:

Arbeitsinspektor Ing. Ewald Grof

Seminarbeitrag:

298 Euro exkl. USt.

(Termin in Graz in Kooperation mit der Wirtschaftskammer Steiermark - Mitgliederpreis 258 Euro exkl. USt.)

Nacht-60er: Überblick – Lkw-Geschwindigkeitsbeschränkungen (Nacht) in anderen Ländern

Zur Unterstützung der politischen Diskussion und auch als Argumentationshilfe für die Forderung nach Aufhebung des Lkw-Nacht-60ers, wurde bei Transportverbänden im

Ausland hinsichtlich ähnlich (analog zum Lkw-Nacht-60er in Österreich) lautender Nacht-Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Lkw angefragt.

Die unterschiedlichen Regelungen sind in folgender Länderdarstellung zusammengefasst:

Land/Regelung

Dänemark

In Dänemark gibt es keine ähnliche Bestimmung wie in Österreich. Außerorts darf mit Lkw und Lkw-Zügen max. 80 km/h gefahren werden. Es gibt in der dänischen StVO die Grundregel, dass innerorts mit Lkw über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht immer max. 50 km pro Stunde gefahren werden darf. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw gilt auch dann, wenn z. B. auf einer Umgehungsstraße innerhalb einer Stadt mit 60 km/h oder 70 km/h ausgeschildert ist. Somit sind diese innerorts-beschilderten Geschwindigkeitsbegrenzungen nur für Pkw geltend. In Dänemark gibt es übrigens keine Nacht-, Sonn- und Feiertagsfahrverbote für Lkw.

Quelle: ITD (Hr. Anders Jessen)

Holland

Wir kennen so etwas in einer leichteren Art und Weise aber nur in bestimmten angewiesenen Gebieten, d. h. im Großraum Rotterdam, Den Haag, Amsterdam, Utrecht und andere Großstädten gibt es aus Lärm- und Umweltgründen Tempolimits von max. 80 km (sowohl tags als auch nachts). Aber keine generelle Beschränkung wie in Österreich.

Quelle: TLN (Hr. Elmer deBruin)

Deutschland

In Deutschland gibt es auf verschiedenen Streckenabschnitten von Bundesautobahnen nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen ab 22 Uhr (vornehmlich am Rande von Wohngebieten) aus Lärmschutzgründen, wo zum Beispiel die Pkw-Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h gesenkt wurde. Eine generelle - bundesweite - Lkw-Geschwindigkeitsbeschränkung in der Nacht gibt es nicht.

Quelle: DSLV (Hr. Helmut Große)

Frankreich

Keine generelle Lkw-Geschwindigkeitsbeschränkung in der Nacht.

Quelle: FNTR (Fr. Florence Berthelot)

Polen

In Polen gibt es keine generelle Lkw-Geschwindigkeitsbeschränkung in der Nacht.

Quelle: ZMPD (Hr. Krzysztof Matuszewski)

Schweiz

In der Schweizer Gesetzgebung ist keine Lkw-Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h vorgesehen, auch nicht während dem generellen Lkw-Nachtfahrverbot von 22 bis 5 Uhr oder für Ausnahmetransporte.

Quelle: ASTAG (Fr. Franziska Meyer)

Ungarn

In Ungarn gibt es keine Geschwindigkeitsbeschränkungen/-unterscheidungen zwischen Tag/Nacht. Es gelten die generellen Beschränkungen von (80 km/h - Autobahn, 70 km/h - andere Straßen, 50 km/h - Ortsgebiet).

Quelle: MKFE (Fr. Agnes Kovacs)

Großbritannien

Keine generelle Lkw-Geschwindigkeitsbeschränkung in der Nacht.

Quelle: RHA (Hr. Chrys Rampley)

Parlamentarische Anfrage von NR-Abg. Peter Haubner und Kollegen an Herrn BM Alois Stöger

Am 17.09.2014 haben die NR-Abgeordneten Peter Haubner (ÖVP), Andreas Ottenschläger (ÖVP) und Kollegen eine Anfrage an den zuständigen Verkehrsminister Alois Stöger betreffend „Logistik- und Innovationsstandort Österreich“ eingebracht. Hierbei wurde ein umfangreicher Fragenkatalog abgebildet, der auch wesentliche Bereiche und Forderungen

der Transporteure betrifft. Hierzu heißt es unter anderem: „Die Lkw-Mauttarife sind seit ihrer Einführung im Jahr 2004 mehr als zweieinhalb Mal so stark gestiegen wie die Inflation, weswegen Österreich eine der höchsten Lkw-Mauten in Europa hat. Eine transparente Zusammensetzung der Mauthöhe wird jedoch vergeblich gesucht. Österreichs Trans-

porteure müssen sowohl die Kosten der Fahrerkarte, die ein Lenker zur ordnungsgemäßen Verwendung des digitalen Kontrollgeräts benötigt, als auch die Kosten der Unternehmerkarte zur Gänze tragen. Im europäischen Vergleich sind die Kosten der Fahrerkarte bei uns signifikant höher.“

LogCom Imagearbeit: „Friends on the Road“ – Wussten Sie von der Wichtigkeit der Imagearbeit?

Die Marke „Friends on the Road“ ist zentrales Element der Image- und Öffentlichkeitsarbeit der ARGE LogCom! Diese Marke wird vielfach und in verschiedensten Ausführungen auf Fahrzeugen (Beklebung/Beschriftung), Printkampagnen, Roadshows, Fachgruppentagungen und vielen weiteren Werbemaßnahmen verwendet und positioniert. Doch,

- welche Bedeutung hat diese Imagearbeit?
- wie kommt diese Arbeit an?
- wie wird die Marke und Kampagne „Friends on the Road“ wahrgenommen?
- wie hat sich die Einstellung zum Lkw durch die Arbeit der LogCom, durch „Friends on the Road“ verändert?

Diese und noch viele Fragen mehr wurden im Laufe der Jahre (CONSENT 2013, SPECTRA 2009/2008/1999) immer wieder in der Öffentlichkeit und bei den Transportunternehmen abgefragt, um so die Arbeit und den Erfolg der LogCom auch messbar zu machen. Die Ergebnisse zeigen auch wie wichtig

Ihre Unterstützung dabei ist und dass jedes Mitglied hierzu einen positiven Beitrag leistet!

WUSSTEN SIE ...

- dass 77 % der befragten Unternehmen und 43 % der befragten Privatpersonen die Marke „Friends on the Road“ kennen? (CONSENT 2013, 11).
- dass insgesamt 91 % der befragten Unternehmen und 75 % der befragten Privatpersonen die Aussage wonach Lkw „ein nützliches Transportmittel“ sind als „sehr

wichtige“ bzw. „wichtige“ Aussage einstufen? (CONSENT 2013, 7).

- dass insgesamt 89 % der befragten Unternehmen und 62 % der befragten Privatpersonen meinen, dass sich die Fahrzeugtechnik in Bezug auf Fahrsicherheit und Abgasverhalten „sehr verbessert“ bzw. „verbessert“ hat? (CONSENT 2013, 9).
- dass insgesamt 75 % der befragten Unternehmen und 53 % der befragten Privatpersonen „sehr zustimmen“ bzw. „zustimmen“, dass „Friends on the Road“ eine nützliche Initiative ist? (CONSENT 2011, 21).





FIRMA.....

Wiedner Hauptstraße 68
1040 Wien

ADRESSE.....

T +43 (0)1 961 63 63

F +43 (0)1 961 63 75

E: office@logcom.org

W <http://www.logcom.org>

TELEFON.....

TELEFAX.....

.....
DATUM

BEITRITTSERKLÄRUNG

Wir möchten, dass die Kampagne „LKW - Friends on the Road“ weitergeht und deshalb Mitglied bei der Arbeitsgemeinschaft LogCom werden.

E-Mails von LogCom sollen an folgende E-Mail-Adresse gesandt werden:

.....

Die LogCom - Satzung sowie den Zahlschein für den Mitgliedsbeitrag per anno senden Sie uns/mir bitte zu.

☐ € 100,- Mitgliedsbeitrag für Transportunternehmen von 0 – 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

Mit freundlichen Grüßen

.....
Unterschrift, Firmenstempel



Heimische Kleintransporteure gegen Checkrobin

Die Unternehmen kritisieren ihren neuen Konkurrenten Checkrobin, der Transporte von Gütern durch private Pkw-Besitzer vermittelt. Österreichs Kleintransportunternehmen begehren gegen Checkrobin auf und kritisieren dessen Geschäftsmodell

als bedenklich, weil damit gesetzliche Bestimmungen umgangen würden, ortet Katarina Pokorny, Obmann-Stellvertreterin der Sparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Wien, eine Unterwanderung des

Transportgewerbes. Pokorny sieht bei Checkrobin eine Unterwanderung des Transportgewerbes und ein vorsätzliches Aufweichen von Regelungen, was bis zur Steuerhinterziehung führen könne.



Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe in der Steiermark

Infoabend: 28.01.2015 ab 17 Uhr
Fachkurs: 23.02.2015 bis 13.03.2015

Fachliche Vorbereitung

Anmeldung

Wifi-Kursanmeldung
T. 0316/602
W. www.stmk.wifi.at

Inhalt

Dieser Kurs dient ausschließlich der Vorbereitung auf die fachspezifischen Gegenstände der Eignungsprüfung. Für den kaufmännisch rechtlichen Prüfungsteil ist der zusätzliche Kurs Unternehmertraining empfehlenswert, bietet jedoch keine Prüfungseinschränkung, da Sie das Wissen bei der Prüfung nachweisen müssen.

Schwerpunkte der Ausbildung

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





Zufriedenheit mit der Fachgruppentagung der steirischen Transporteure 2014

Die Bewertung erfolgt nach dem Schulnotensystem.

Wie zufrieden waren Sie mit dem Veranstaltungsort?

1 2 3 4 5
☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Wie zufrieden waren Sie mit dem Service der Fachgruppe?

1 2 3 4 5
☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Wie zufrieden waren Sie mit dem Tagungsprogramm?

1 2 3 4 5
☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Was sollten wir verbessern?

Was hat Ihnen gut gefallen?

Vielen Dank im Voraus für Ihr Feedback!
Retourfax: 0316/601-735



Die Wirtschaftskammer gratuliert den Unternehmen zu folgenden Firmenjubiläen

100

Herbert Temmel GmbH
Albersdorf-Prebuch

90

Hans Peter Lanzmaier
Leoben

Reichenvater GmbH
Gußwerk

75

Fahrner Overland GmbH
Pinggau

Haupt Semriach
GmbH & Co KG
Semriach

Raimund Berger GmbH
Niklasdorf

Reinhard Puchleitner
Transporte & Kühllogistik
GmbH
Graz

70

Egger Transport GmbH
Kapfenberg

65

Glanz Transport und
Logistik GmbH
Lichendorf

Josef Christandl
Gesellschaft mbH
Naas

60

Roland Gomilschak
Gleinstätten

Stering GmbH
Hitzendorf

Josef Franz Strohmeier
Gleinstätten

Ing. Rudolf Zechner
Deutschfeistritz

Peter Freudenthaler GmbH
St. Marein im Mürtztal

50

Alfred Danglermaier
Gesellschaft mbH
Aigen im Ennstal

Alois Greiner GmbH & Co KG
Mureck

50

Franz Ganzer
Gesellschaft mbH
Niklasdorf

J. Radlingmaier
GmbH & Co KG
Radmer

Josef Scherer
Gesellschaft mbH
Mautern

Leo Rabel, Obst- und
Gemüsegroßhandels-
gesellschaft mbH
Ottendorf an der Rittschein

Maier Transporte
Gesellschaft mbH
Gröbming

R & R Fachmarkt GmbH
Passail

Karl Schieder
Staudach

Helmut Springer e. U.
St. Lorenzen bei Scheifling

Transporte Haim GmbH
Bad Aussee

Hebenreich
Transportgesellschaft m.b.H
Vasoldsberg

40

Krause Transport und
Handelsgesellschaft
m.b.H & Co KG
Waldbach

Werner Schilling GmbH
Hitzendorf

30

„Komex“
Abfallentsorgungs-
gesellschaft m.b.H
Voitsberg

Anton Grach GmbH
Krieglach

Josef Diepold Transport
GmbH & Co KG
Kapfenberg





Die Fachgruppe gratuliert zur bestandenen Eignungsprüfung für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen

Miljana Vlačić | 8983 Bad Mitterndorf
Thomas Kettner | 8903 Lassing
MMag. Simone Hohegger | 9020 Klagenfurt
Mag. Dr. Johann Huber | 8600 Bruck an der Mur
Romana Melbinger | 8344 Bairisch Kölldorf
Ing. Wolfgang Kremsl | 8101 Gratkorn
Christian Ernst Zacharias | 8072 Mellach
Jörg Alois Maindl | 8940 Liezen
Christian Schupfer | 8903 Lassing
Christian Gutmann | 8413 Radnitz
Karl Kamper | 8820 St. Marein bei Neumarkt
Sascha Gerald Nowak | 8010 Graz
Dipl.-Ing. Walter Ferdinand Bichler | 8793 Trofaiach
Martin Lukas Mandl | 8940 Liezen
Annemarie Pack | 8410 Wildon
Daniel Krebs | 8200 Gleisdorf
Gernot Alexander Prettenhofer | 8230 Hartberg
Wolfgang Anton Sammer-Smetana | 8010 Graz
Ing. Wolfgang Angerer | 8451 Heimschuh
Stefan Koren | 8572 Bärnbach
Stefan Tscherntschitsch | 8625 Turnau
Peter Vorraber | 8753 Fohnsdorf
Dipl.-Ing. Karl Gernot Stadlober | 8753 Fohnsdorf
Evelyn Grießer | 9871 Seeboden am Millstätter See
Bernd Volkart Pollhammer | 8750 Judenburg
Alois Dokter | 8073 Feldkirchen
Reinhard Josef Gerstmann | 8261 Sinabelkirchen





Die Meiller Asphaltmulde mit dem „0,Josef“ Wärmeverlust

Auch wenn die Asphaltmulde fährt und fährt - die Wärme bleibt und bleibt

- Perfekte Isoliereigenschaften für beste Mischqualität im Einsatz
- Permanente Temperaturüberwachung
- Langlebigkeit und Bedienerfreundlichkeit
- Prozesssicherheit im Straßenbau
- Speziell für den Einsatz als 1er Mulde



www.meiller.com

Kaum Wärmeverlust bei neuer Asphaltmulde von Meiller

Die neue MEILLER Asphaltmulde verbindet jahrelange Erfahrung im Mischguttransport mit neuen Herausforderungen, steht für Großflächenasphaltierungen und Ausbesserungsarbeiten in allen Geländevariationen und Witterungen zur Verfügung und erfüllt gleichzeitig alle

gesetzlichen Normen und Vorgaben der Zukunft.

- neu entwickelter Muldenkörper ohne Flächen und Kanten
- Vollisolierung ohne Wärmebrücken mit Temperaturüberwachung
- Feindosiermöglichkeit mit Material-

schneidekante

- vollisolierte hydraulische Abdeckung mit Dichtsystem
- niedere Aufbauhöhe
- geringeres Eigengewicht

www.meiller.com

Vom Profi empfohlen

Dieser Hochleistungsakku (bis zu 13.000 mAh) ist einzigartig in Österreich und bietet unterschiedliche Einsatzmöglichkeiten, ob als Startbatterie zur Starthilfe von Autos oder als Ladegerät für mobile Geräte wie Notebooks, Handys, Tablett-PCs oder ähnlichem.

Die kompakte Bauweise macht ihn überaus handlich und das mitgelieferte Sortiment an Anschlüssen lässt beinahe keine Wünsche offen. Die Verpackung ist hochwertig und sehr praktisch und übersichtlich gestaltet. Diese Attribute machen den Hochleistungsakku zu einem wertvollen Begleiter auf sämtlichen Reisen oder als sinnvolle Ergänzung im Haushalt. (Flugzeug, Camping, Segeln, Wandern, Stromausfall).

Fazit: sehr empfehlenswert!



Info und Kontakt: ITC-Austria | office@itc-austria.com | www.itc-austria.com

If you never try
you'll never know!

Foto: © Fotolia.com



- **SB-Dieseltankstelle**
- **Transporte**
- **Baggerarbeiten**
- **Baumaschinenverleih**
- **Betontransporte**
- **Steinbruch**
- **Schotterwerk**
- **Baumeisterarbeiten**



☎ 03862/22 384

Tel.: 03862/22 384
Fax: 03862/23 855



- Tracking & Tracing (Ortung)
- historische Daten während Laufzeit
- POI's
- Geofence
- Grafische Auswertungen
- Lohn- und Diätenabrechnung
- Fahrererkennung über Fahrerkarte
- Fahrtenbuchbericht
- Bewegungsbericht
- Tagesberichte
- POI Berichte
- Smartphone Zugang
- Treibstoffberichte
- CAN Bus Anbindung
- Tacho Anbindung



- Wegfahrsperre
- Garmin Navigation Anbindung
- Temperatursensor

[illegible]

Vollautomatische Erfassung der Diäten und Nüchtigungen mit nachträglichen Korrekturmöglichkeiten

ITBinder GmbH
Weinberg 242
A-8221 Hirnsdorf
0 3113 / 51 51
itb@fuhrpark.at



www.fuhrpark.at



Transporteure auf medialem Überholkurs

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

Österreichische Verkehrswirtschaft fordert Aussetzung der diesjährigen Inflationsanpassung bei Lkw-Mauttarifen

Utl.: Klacska: "Märe Beitrag zur Abfederung der Situation aufgrund der Krise in der Ukraine und der Russland-Sanktionen" Mauttarifverordnung - Veröffentlichung soll früher erfolgen =

Wien (OTS/PWK597) - "Die ASFINAG hat gestern, Donnerstag, die Erhöhung der Vignettenpreise um 2,1t aus Gründen der Inflationsanpassung verlautbart. In den nächsten Wochen rechnen wir - weil die Mauttarife jährlich an den harmonisierten Verbraucherpreisindex angepasst werden - auch mit einem Vorschlag für eine Valorisierung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife", erklärt Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ). Damit werden die Mauten für LKW und Busse in Österreich, die bereits jetzt zu höchsten in Europa zählen, neuerlich erhöht. Seit Anfang 2007 wurde die Basismaut allein aus dem Titel Valorisierung um über 35% erhöht.

"Ich appelliere daher an den neuen Verkehrs- und den neuen Finanzminister, die Mauttarife dieses Jahr nicht zu erhöhen. Das wäre ein Beitrag, die wirtschaftlichen Nachteile und die damit einhergehende Bedrohung von Arbeitsplätzen und Aufträgen ein wenig abzufedern", ist er überzeugt.

"Und wir setzen uns jedenfalls auch weiter für eine Streichung dieser jährlich automatisch verpflichtenden Tarifvalorisierung ein".

Unsicherheit und Ärger resultiert für die Verkehrswirtschaft alljährlich auch daraus, "dass die Veröffentlichung der Mauttarifverordnung jedes Jahr viel zu kurzfristig erfolgt", so Bundesspartenobmann Klacska. Vergangenes Jahr wurde sie beispielsweise erst Mitte Dezember mit Wirkung 1.1.2014 im Bundesgesetzblatt kundgemacht. "Von unserer Seite gibt es daher Vorschläge zur Änderung des Durchrechnungszeitraums für die Inflationsanpassung, die eine frühzeitige Information der Unternehmen über Mauttariferhöhungen ermöglichen und die Rechtssicherheit verbessern." Der Branchensprecher plädiert dafür, dass die Tarife für das kommende Jahr daher jeweils spätestens im Sommer veröffentlicht werden sollen."

Angesichts der ohnehin angespannten Lage der österreichischen Transportunternehmen, die durch die Situation aufgrund der Krise in der Ukraine und die Russland-Sanktionen, die mit Auftragsverlusten verbunden sind, verschärft wird, sehe ich dringend Bedarf an einer Aussetzung der diesjährigen Inflationsanpassung, schließt Klacska. (JR)

Seitwärtsbewegung in der Verkehrswirtschaft - Klacska: Jetzt Impulse setzen

Utl.: Konjunkturerhebung der WKÖ-Bundessparte Transport und Verkehr zeigt keine Belebung =

Wien (OTS/PWK650) - Die Konjunkturerhebung der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) für das dritte Quartal 2014 zeigt keine merkliche Belebung. Die wichtigsten Indikatoren zeigen eine Seitwärtsbewegung. "Die Unternehmen der Mobilitätsbranche spüren immer noch keinen frischen konjunkturellen Wind", bringt es Bundesspartenobmann Alexander Klacska auf den Punkt. Weder die Nachfrageentwicklung noch die Einschätzung der Geschäftslage zeigen positive Tendenzen. Bei der Frage nach Behinderungen ihrer Geschäftstätigkeit nennen 3 von 10 Unternehmen unzureichende Nachfrage sowie 1 von 10 Unternehmen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften.

Auch bei den Neuzulassungen ist kein Aufwind zu erkennen: Von den hohen Zulassungszahlen bei schweren Lkw und Sattelzugfahrzeugen zu Jahresbeginn hat sich die Zahl der Neuzulassungen Monat für Monat verringert. Im August wurden im heurigen Jahr bis jetzt am wenigsten Fahrzeuge neu zugelassen, auch weniger als in den Vergleichsmonaten von 2012 und 2013.

Branche auf die Überholspur bringen

Alexander Klacska ist oberster Branchensprecher der Verkehrswirtschaft und damit Sprachrohr für rund 55.000 WKÖ-Mitglieder, darunter die in der Güter- und Personensorbörderung in sämtlichen Verkehrsträgern tätig sind. Wo in der heimischen Verkehrssphäre der Motor stumm und warum aktuelle Maßnahmen nicht nur die Mobilitätswirtschaft betreffen, erläutert er im Interview.

Das Transportaufkommen auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen steigt zwar von Jahr zu Jahr, heimische Frachter werden dabei aber von der Konkurrenz aus dem Ausland überholt. Was läuft da schief?

Das ist nicht an der viel zitierten Auslastung, sondern an der Qualität der Leistung. Seit 2006 ist das Transportaufkommen mit 9,5 Prozent gestiegen. Langt das nicht an der viel zitierten Auslastung?

Reine Frage, Auslastungssteigerungen, und daran handelt es sich schließlich, können nämlich nur ein Teil der Lösung sein. Ein weiterer Punkt ist die Qualität der Leistung. Seit 2006 ist das Transportaufkommen mit 9,5 Prozent gestiegen. Langt das nicht an der viel zitierten Auslastung?

Alexander Klacska Nach der HTL-Matura absolvierte Alexander Klacska ein Studium an der HTL Wien. Seit 1999 ist er als Geschäftsführer im öffentlichen Bereich mit Hauptsitz im südlichen Wien tätig, der auf den Transport von Mineralien und Gestein spezialisiert ist. Alexander Klacska ist verheiratet, Vater von zwei Töchtern und neben seiner Tätigkeit als WKÖ-Bundesspartenobmann auch Präsident der ASÖ (Arbeitsgemeinschaft österreichischer Straßenverkehrsunternehmen Österreich).

österreichischen Unternehmen im Ausland angelockt. Sie sind aber nicht der Hauptgrund für diese Werte. Da der Thema aus mal auch immer klar sagen: Wenn ein Unternehmen im Ausland investiert, so folgt der Lkw in den allermeisten Fällen einem Kunden nach, der dort seine Leistungen in Anspruch nehmen will. Wenn man dem Anteil an rot-weiß-roten Fahrzeugen auf unseren Straßen wieder erhöhen und die Verschöpfung steigern will, so gibt es nur einen: Die Kostenstrategie lockern und die illegale Gewerbesteuer von Ausländern endlich kassieren. Transportunternehmen werden von einer Flut an Kosten, Bürokratie und Kontrollen erdrückt, die die Grenzen des Machbaren längst erreicht hat. Kein Wunder, dass wir bei weiteren Belastungsplänen der Politik Alarm schlagen."

Alexander Klacska, Bundesspartenobmann Transport und Verkehr

Die ist schon gescheit! Den Ländern und Gemeinden steht dafür ausreichend Geld zur Verfügung, sie erhalten nämlich von der zwei Milliarden Euro aus Ertragssteuern von Steuern rund um den Straßeneinsatz. 2012 gab es bei den Ländern unter Berücksichtigung der Ertragssteuern sogar einen kleinen Überschuss aus dem Titel Straßeneinsatz in Höhe von 120 Millionen. Wir wollen niemandem sein Geld streitig machen, aber falls es, da gibt kein Einmündungsproblem für das vielmehr ein Problem für die Landesfinanz in Österreich, sondern ein Ausgabenproblem. Das lässt vermuten, dass eine solche Maut zur Budgetlücke nichts will. Sollte Belastungen schwächen um im internationalen Wettbewerb.

Wie sehen Sie Österreichs Verkehrswirtschaft im internationalen Kontext? Österreich hat eine prädestinierte Lage im Herzen Europas, das im unsere große Chance, die wir auch aktiv nutzen müssen. Von selbst passiert nichts, unser Ziel muss es sein, Logistikschlüssel in Europa zu werden.

Wie sehen Sie Österreichs Verkehrswirtschaft im internationalen Kontext? Österreich hat eine prädestinierte Lage im Herzen Europas, das im unsere große Chance, die wir auch aktiv nutzen müssen. Von selbst passiert nichts, unser Ziel muss es sein, Logistikschlüssel in Europa zu werden.

↑ Branche auf die Überholspur bringen Österreich, 26. September 2014

↪ Österreichische Verkehrswirtschaft fordert Aussetzung der diesjährigen Inflationsanpassung bei Lkw-Mauttarifen OTS, 12. September 2014

↓ Seitwärtsbewegung in der Verkehrswirtschaft - Klacska: Jetzt Impulse setzen OTS, 6. Oktober 2014

Die Einschätzung zur Beschäftigung in der Mobilitätswirtschaft hat sich im Vergleich zur letzten Befragung für das zweite Quartal 2014 eingetrübt: Sowohl im Rückblick auf die vergangenen Monate als auch für die kommenden Monate sieht die Mehrzahl der befragten Betriebe eine Senkung ihres Mitarbeiterstandes. Klacska: "Dass unsere Betriebe sich gezwungen sehen, den Beschäftigtenstand zu reduzieren, zeigt klar die herrschende Unsicherheit. Hintergrund ist einerseits die schwer abschätzbare wirtschaftliche Entwicklung. Andererseits sind Ideen zu weiteren Kostenbelastungen der Betriebe - Stichwort flächendeckende Lkw-Maut, Stichwort Vermögenssubstanzensteuern - kontraproduktiv und drücken die Stimmung noch zusätzlich".

Statt über zusätzliche Belastungen nachzudenken, sollten Wachstumsimpulse gesetzt werden, die der Verkehrsbranche ebenso wie der gesamten Wirtschaft Schwung verleihen, so der Branchensprecher. (PM)

Transporteure: Nationale verkehrspolitische Rahmenbedingungen verbessern

Transporteure fordern ein Ende der automatischen Mauterhöhungen

Utl.: FV-Obmann Danninger: Kostenbelastung der Betriebe durch Maut mitunter bereits höher als Lohnnebenkosten =

Wien (OTS/PWK586) - "Wer echte Reformen und Entlastungen anpacken will, der findet gerade im Transportbereich eine Vielzahl von Möglichkeiten, die entsprechenden Nebel anzusetzen", betont Franz Danninger, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ).

Einer dieser Nebel wäre ein Ende der jährlichen automatischen Mauterhöhung, unter dem Stichwort "Valorisierung". Danninger: "Dieser jährliche Automatismus und die damit verbundenen, ständig steigenden Mautkosten in Österreich führen etwa in meinem Betrieb dazu, dass ich pro Monat mittlerweile mehr Maut beziehe als ich an Dienstgeberanteil zur Sozialversicherung abzuführen habe. Im konkreten Fall sind das 178.000 Euro an Mautkosten in Österreich im Verhältnis zu 151.000 Euro für die Sozialversicherung. Hinzu kommen weitere Steuern und Abgaben wie Mineralölsteuer in Höhe von 137.000 Euro, Kfz-Zulassungskosten, Kfz-Steuer und noch viele mehr".

"Als Transportwirtschaft ist uns eine gut ausgebaute Infrastruktur natürlich ein großes Anliegen. So lange jedoch die dazu zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausgeschöpft werden, Dividende ausgeschüttet und jährlich ein Überschuss erwirtschaftet wird, lehnen wir diesen Automatismus ab und fordern auch ein Ende dieser jährlichen Mehrbelastungen", so Danninger. (PM)

↑ Transporteure fordern ein Ende der automatischen Mauterhöhungen

OTS, 9. September 2014

↓ ASFINAG: Ab 1. Jänner 2015 neue Mauttarife für Lkw und Busse

OTS, 8. Oktober 2014

ASFINAG: Ab 1. Jänner 2015 neue Mauttarife für LKW und Busse

Utl.: Mauttarife für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen werden inflationsbedingt um 1,6 Prozent angepasst =

Wien (OTS) - Mit 1. Jänner sollen die Mauttarife auf Autobahnen und Schnellstraßen für LKW und Busse inflationsbedingt um 1,6 Prozent angepasst werden - Basis dafür ist der harmonisierte Verbraucherpreisindex (HVPI). Eine diesbezügliche Verordnung wurde gestern in Begutachtung gesendet. Ebenfalls angehoben - und zwar von 15 auf 20 Prozent - soll der gesetzlich vorgesehene Mautzuschlag auf der A 12 Inntal Autobahn zwischen Staatsgrenze Kufstein und Innsbruck-Amras werden, der für die Finanzierung des Brenner Basistunnels eingehoben wird.

Zwtl.: ASFINAG finanziert mit den Einnahmen aus Maut und Vignette Ausbau und Erhaltung

Die ASFINAG ist ein rein kundenfinanziertes Unternehmen. Mit den Einnahmen aus Maut und Vignette finanziert die ASFINAG die Erhaltung des bestehenden Streckennetzes, den Ausbau, das bestmögliche Service für ihre Kundinnen und Kunden und Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit. Bis 2019 investiert die ASFINAG allein 1,5 Milliarden Euro in den Ausbau zweiter Tunnel-Röhren. Im Jahr 2015 wendet die ASFINAG für Erhaltung und Erweiterung der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich knapp mehr als eine Milliarde Euro auf.

Utl.: Obmann Danninger: Statt gekünstelter Aufregung rund um deutsche Pkw-Maut nationale Entlastungsmaßnahmen umsetzen =

Wien (OTS/PWK493) - "Es wäre wünschenswert, wenn sich die politischen Entscheidungsträger auch mit so viel Engagement den nationalen, verkehrspolitischen Problemen widmen würden", so Franz Danninger, Fachverbandsobmann des Güterbeförderungsgewerbes in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), mit Verweis auf die anhaltende Debatte rund um die Pläne zur deutschen Pkw-Maut.

"Es entsteht für mich der Eindruck, dass man in marktschreierischer Art und Weise jetzt davon ablenken will, dass man auf nationaler Ebene seit Jahren Straßengüterverkehr und Mobilität kontinuierlich verteuert. Sei es durch jährliche Mauterhöhungen, Steuererhöhungen im Verkehrsbereich oder ungeniertes Abkassieren bei der Kfz-Zulassung, wo alleine der Behördenanteil pro Zulassung 120 Euro ausmacht", so Danninger.

"Kein EU-Recht hindert uns daran, in diesen Bereichen Entlastungsmaßnahmen für die österreichischen Transporteure und Kleintransporteure zu setzen. Doch stattdessen widmet man sich lieber einem politischen Schaukampf mit Deutschland", kritisiert der Fachverbandsobmann. (PM)

↑ Transporteure: Nationale verkehrspolitische Rahmenbedingungen verbessern

OTS, 16. Juli 2014

↓ Mitterlehner startet Entbürokratisierungsinitiative

OTS, 25. August 2014

Mitterlehner startet Entbürokratisierungsinitiative

Wirtschaftsminister will Betriebe von Bürokratie entlasten - Initiative für Vorschläge heute gestartet

Wien (OTS/BMFWF) - Die Unternehmen sind mit immer höheren bürokratischen Anforderungen konfrontiert, die viel Zeit verschlingen. Um hier Erleichterungen zu schaffen, hat das Wirtschaftsministerium heute eine Entbürokratisierungsinitiative gestartet. "Wir wollen die Unternehmen durch einen Abbau der Bürokratie unterstützen, damit sie sich wieder mehr auf ihr eigentliches Geschäft konzentrieren und einfacher wirtschaften können. Dadurch entstehen mehr Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze", erläutert Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner die Motive für die Initiative. Bis zum 7. September können alle Betriebe ihre Vorschläge für Änderungen von Gesetzen, Vorschriften und Verwaltungsabläufen in zehn konkreten Bereichen schicken.

Die Themen der Entbürokratisierungsinitiative sind: Betriebsanlagenrecht, Beauftragte im Betrieb, Arbeitszeitvorschriften und Aufzeichnungspflichten, Unternehmensförderungen, Kredite und Garantien, Eich- und Vermessungswesen, Normenwesen, Veröffentlichungs- und Meldepflichten, Formpflichten-Reduktion und Service für Lehrbetriebe. Alle eingehenden Anregungen werden entweder direkt im Wirtschaftsministerium auf ihre Umsetzbarkeit geprüft oder bei Zuständigkeit anderer Ministerien und Institutionen an diese weitergeleitet, beziehungsweise in die Aufgaben- und Deregulierungskommission eingebracht.

Die Bürokratie kostet die Unternehmen in Österreich jährlich mehrere Milliarden Euro. "Analog zur Senkung der Lohnnebenkosten wollen wir auch bei der Bürokratie eine Trendwende einleiten. Begonnen haben wir bereits damit, indem wir derzeit für die Betriebe verpflichtende Beauftragte abschaffen. Wir müssen allerdings noch mehr tun, um eine weitere Entlastung zu erreichen. Das bringt sowohl den Betrieben etwas, als auch dem Budget, da durch diese Entlastung Spielraum für Steuersenkungen entsteht", so Mitterlehner.

Die Initiative läuft bis zum 7. September und ist per Mail über die Website des Wirtschaftsministeriums und unter www.bmwf.gv.at/buerokratie-abbauen direkt zu erreichen.



ZMUGG
GmbH

TRUCK'n' ROLL

ERSATZTEILVERTRIEB

Ihr kompetenter Partner am LKW-, Anhänger-, Omnibus-ERSATZTEILMARKT

A-8401 KALSDORF, Bahnhofstraße 91

TEL.: +43 (0) 31 35 / 544 88, FAX.: DW-4, E-MAIL: trucknroll@zmugg-truck.at, WEB: www.zmugg-truck.at



stapla
Vertriebs- und Service GmbH
www.stapla.at

Gewerbepark Gleisdorf - Albersdorf

Rupert - Gutmann - Straße 5, 8200 Gleisdorf

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

verkauf@stapla.at, service@stapla.at



DOOSAN DAEWOO



!! NEU - HYDRAULIKSCHLAUCH - Center - NEU !!

Ersatzteile, Reparatur, Service u. Überprüfung f. alle Staplermarken

**Jetzt auch
in Österreich**

Lkw-Betriebskosten nachhaltig senken

Auch Ihre Treibstoffkosten belasten Ihre Kalkulation und Sie würden gerne Ihre Betriebskosten senken? Arno Ofenheimer erklärt im Interview, wie Sie durch das neue Produkt SMILE+ Ihre Treibstoffkosten effizient senken können.

SMILE+ ist eine intelligente Lösung für Unternehmen.

Hauptvorteile für jedes Unternehmen sind:

- Reduzierung des Kraftstoffverbrauches um ca. 5 % bis 15 %
- Mikrobiologischer Kraftstoffreiniger
- Verbessert die Qualität von Kraftstoffen durch Rückgängigmachen des Alterungsprozesses.
- Unbedenklich für alle Verbrennungsmotoren und Brennersysteme
- Reduzierung der Schadstoffemissionen

Was ist Smile+?

Smile+ ist ein Kraftstoffveredler. So wie in einem Bündel Zweige die kleinen dünneren schneller verbrennen als die großen dickeren, so ähnlich ist es auch bei unseren Kraftstoffen (Benzin und Diesel bzw. Heizöl). Sie enthalten eine Mischung aus kleineren, gut brennbaren und größeren, schlecht brennbaren Bestandteilen, welche für die Verbrennung im Motor bzw. im Heizkessel nutzlos sind. Diese erzeugen sogar Probleme wie „Klopfen“, Vibrationen und Rußbildung und geben keine Antriebs- bzw. Wärmeleistung.

Smile+ teilt die schwer brennbaren nutzlosen Bestandteile des Kraftstoffs in wertvolle gut brennbare. Dies geschieht durch Enzyme. (Enzyme sind biologische Katalysatoren.) Die Verbrennung wird gleichmäßiger und sauberer. Der Kraftstoffverbrauch sinkt (um ca. 5–15 %) und der Schadstoffausstoß geht deutlich zurück. Dies schont den Geldbeutel, die Umwelt und die Gesundheit. Außerdem verlängert sich die Lebensdauer von Motor und Katalysator. Smile+ enthält keine

chemischen Zusätze, sondern nur Enzyme, die aus Pflanzen gewonnen werden und reines Kerosin als Trägermaterial. Es ist für fast alle flüssigen fossilen Kraftstoffe (Benzin, Super, E10, Diesel und Heizöl) geeignet. Smile+ leistet einen wichtigen Beitrag, um Kraftstoff eine herausragende Qualität zu geben!

Smile+ wurde seit Mitte der 1960er Jahre entwickelt und ist seit 1995 auf dem Markt erhältlich. Der Generalimporteur für Europa ist in Deutschland ansässig. Wir bieten also kurze und schnelle Lieferwege und Lieferzeiten.

Ich könnte Ihnen jetzt noch viele Seiten lang die Vorzüge des Produkts aufzeigen. Es liegen internationale Gutachten vor. Dass sich das Produkt in vielen tausenden Fahrzeugen aller Art (vom Rasenmäher über Ölheizanlagen, Pkw, Bus, Lkw bis zu Hochseeschiffen) bewährt hat, können wir mit vielen Expertisen und Empfehlungsschreiben der Anwender belegen.

Das Produkt ist äußerst sparsam anzuwenden: 10 ml auf 100 Liter Kraftstoff (Otto-Kraftstoff, E10, Diesel).

Die größten Nutzer seit vielen Jahren sind die US-Army und die NATO-Streitkräfte.



Mehr Informationen erhalten Sie unter:

Johannes Riegler | darwin1@bluewin.ch
Tel.: 0664 120 31 88

oder

Arno Ofenheimer | ofenheimer@aon.at
Tel.: 0664 9753 446

Transportrecht



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

Das Aufgabenfeld umfasst folgende Bereiche:

- Schadenersatzprozesse bei Transportschäden, Lagerschäden
- Betreuung 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

Dr. Dominik Schärmer
Rechtsanwalt
Ungargasse 15/5
1030 Wien

T +43 1 310 02 46
F +43 1 310 02 46-18
kanzlei@schaermer.com

Dr. Dominik Schärmer
RECHTSANWALT





Haus der Generationen: Hagen Temmel mit Gattin Patrica, Herbert Temmel jun. mit Gattin Anna sowie Herbert Temmel sen. mit Enkelkinder v. l.

Temmel – ein Haus der Jubiläen

Jubiläum an Jubiläum reiht sich in diesem Jahr unter dem Dach der Herbert Temmel GmbH Transporte Spedition mit Sitz im Gewerbepark in Gleisdorf, der vor genau 14 Jahren zum neuen Firmenstandort auserkoren wurde. Herbert Temmel und seine Gattin Josefa blicken auf 100 Jahre Erfolgsgeschichte zurück. Sohn Hagen Temmel führt nun die Firmengeschichte ins nächste Jahrhundert.



50 Jahre verheiratet ist Herbert Temmel nicht nur mit seinem gleichnamigen Unternehmen, sondern auch mit seiner Gattin Josefa, scherzt der rüstige 74-Jährige im kleinen Festkreis zum 100. Firmengeburtstag. Unter den Festgästen auch die WKO-Steiermark-Spitze, Präsident Josef Herk und Direktor Karl-Heinz Dernoscheg. Sie sind sich einig: „Derartige Vorzeigebetriebe sind für die steirische Wirtschaft Lichtblicke in eine unternehmerische Zukunft.“ Präsident Herk zeigt sich jedoch nicht nur fasziniert von der unternehmerischen Stärke, sondern freut sich, dass hier auch die Unternehmensnachfolge gesichert ist: „Viel zu oft will heutzutage der Nachwuchs nicht mehr das Ruder übernehmen. Doch hier ist der gute Samen bereits aufgegangen und wird von seinen

Söhnen weiter getragen.“ Nämlich seinem jüngeren Sohn Hagen Temmel, der nicht nur heuer die Nachfolge angetreten hat, sondern bereits 1996 gemeinsam mit seinem Bruder Herbert jun. mit der TLC Temmel Logistik GmbH in Graz seinen Schritt ins Unternehmertum gesetzt hat. Und sein älterer Sohn Herbert jun. führt den Personenbeförderungspark fort.

Die Vermutung, dass in der Familie stets die Ärmel aufgekrempt wurden, bestätigt Herbert Temmel humorvoll mit einem Schwank aus seinen Lehrjahren, die sehr schwer gewesen seien und ihn an einen Lehrabbruch denken ließen. Diesen habe ihm jedoch seine Mutter Maria mit einem Kübel eiskaltem Wasser über dem Kopf wieder ausgetrieben. Er lacht: „Aber noch

heute bin ich ihr sehr dankbar. Sie hat gewusst, was Durchhaltevermögen heißt. Hat sie doch das Unternehmen ihres Mannes, meines Vaters, Hubert Temmel, der recht früh starb, fast 20 Jahre weitergeführt.“ 1973 übernahm Herbert Temmel sen. dann die Frähterei, die einst 1914 als Pferdefuhrwerk begann, und die zum Übernahmezeitpunkt eine Flotte von 6 Lkw umfasste. Damit beschritt der damalige frisch gebackene Unternehmer einen neuen Weg und begann mit grenzüberschreitenden Transporten nach Deutschland und in die Schweiz. Von da an wurde Zug um Zug die Flotte erweitert und das Unternehmen weiter ausgebaut.

Auch die Söhne von Herbert und Josefa waren jeweils 25 Jahre im heute 100-Jahre alten Unternehmen aktiv

tätig. „Die perfekte Vorbereitung auf ihre heutige Rolle in der TLC Temmel Logistik GmbH“, ist das nun pensionierte Unternehmerehepaar überzeugt. „Wobei nun unser Sohn Hagen heuer auch die Temmel Beteiligungs GmbH, bestehend aus drei Firmensitzen in Gleisdorf, Ungarn und Deutschland und einer 170-Lkw-starken Flotte übernommen hat.“ Die angebotenen Transportdienstleistungen umfassen neben nationalen und internationalen Teil- und Komplettladungsverkehren auch Volumentransporte bis 120 Kubikmeter, Wechselbrückenverkehre, nationale Flächenverkehre sowie Lebensmitteltransporte, kombiniert mit maßgeschneiderten Logistiklösungen. Auch das Firmengelände ist beeindruckend: So befindet sich die Konzernzentrale auf einem Areal von 54.000 m², bestehend aus einer 4.800 m² großen Logistikhalle, 200 m² mietbare Bürofläche, einer modernen Werkstatt, einer öffentlichen Lkw-Waschstraße, einer öffentlichen Tankstelle sowie einem Bahnanschluss. „90 Millionen Schilling hat das damals alles gekostet, doch das ist nun beglichen“, ist Josefa Temmel, die lange Jahre die finanziellen Geschicke des Unternehmens leitete, auf das Lebenswerk stolz. Doch auch die beiden Sitze im Ausland können sich sehen lassen: So ist der ungarische Standort in Szombathely auf 6.000 m² Fläche angesiedelt mit 200 m² Bürofläche für Disposition und Verwaltung. Ähnlich dem deutschen Sitz in Elsendorf, der auch als Partnerfirma der TLC fungiert.

Die TLC Temmel Logistik GmbH hat sich in den Händen des Temmel-Brüderpaares Hagen und Herbert seit der Gründung 1996 zu einem unverzichtbaren Partner der Automobilbranche gemausert. „Wobei die Krisenjahre 2008 und 2009 durchaus kurzzeitig ihre Spuren hinterlassen haben“, erinnert sich Hagen Temmel an diese problematische Zeit zurück. „1997 bis 2008 hatten wir 130 Mitarbeiter, mit

denen mein Bruder und ich 13 Millionen Euro Umsatz generierten. Die Automobilkrise 2008 reduzierte unseren Mitarbeiterstand auf 50 Mitarbeiter und den Umsatz auf 5 Millionen Euro.“ Heute ist man stolz auf den 250-köpfigen Mitarbeiterstand, der 15 Millionen Euro Umsatz im Jahr erarbeitet. „In jeder Automarke, die in der Steiermark produziert wird, ist ein Stück TLC dabei“, erzählt er weiter. Sein Handwerk hat er nicht nur im elterlichen Betrieb erlernt. Rüstzeug brachte er von seinen vorhergehenden Jahren in der Spedition der Panalpina mit. Hagen Temmel ist übrigens seit diesem Frühjahr 100%iger Eigentümer der TLC.

Auch in der Wirtschaftskammer Steiermark ist Hagen Temmel dem Bei-

spiel seines Vaters Herbert gefolgt, der von 1980 bis 2007 im Fachgruppenausschuss für das Güterbeförderungsgewerbe aktiv war: Der 45-jährige Erfolgsunternehmer ist nämlich seit 2008 im Fachgruppenausschuss der Spediteure engagiert. Sein um drei Jahre älterer Bruder Herbert war Bezirksvertrauensperson in der steirischen Fachgruppe für das Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen.

Eine erfolgreiche Ära endet mit dem 100-Jahr-Jubiläum, und eine neue Generation bricht in eine neue Ära erfolgreich und voller Tatendrang auf. Alles Gute für die Zukunft, wünscht die Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe der Familie Temmel.



Urkundenübergabe: Obmann Stv-Gerhard Schauerl, WK Präsident Josef Herk, die Jubilare Herbert und Gattin Josefa Temmel mit WK-Direktor Karl-Heinz Demoscheg (v. l.)





Die Firmenzentrale der Flott-Trans Group – zu ihr gehören Flott-Trans Overnight Terminkurier GmbH, ATF Terminfracht GmbH, Flott Trans Logistik GmbH, Funktrans Graz – und sie ist offizieller Partner des weltweiten Kurierverbund Skynet Worldwide

Zur richtigen Zeit am richtigen Ort – Flott-Trans Group

Die Flott-Trans Group ist vorrangig im Overnight-Express-Bereich tätig und zählt zu den erfolgreichen und zuverlässigsten Unternehmen. Wenn es um punktgenaue und rasche Lieferungen geht, ist der Kunde hier bestens aufgehoben.

Als vorausschauender und engagierter Geschäftsmann erkannte Walter Apoloner zur richtigen Zeit den Bedarf der Kunden an verlässlicher Zustellung ihrer Waren.

Der im Taxigewerbe tätige Unternehmer kehrte seiner langjährigen Tätigkeit den Rücken und gründete 1987 zusammen mit Siegfried Waltl den Botendienst Flott Trans. Bereits im folgenden Jahr erweiterten sie ihr Geschäftsfeld und aus dem Botendienst wurde eine, für die gesamte Steiermark flächendeckend agierende, Spedition.

Im Jahre 1992 wurden wieder die Zeichen der Zeit erkannt und aus dem reinen Distributionsunterneh-

men wurde ein Logistikdienstleister im Bereich der Express- bzw. Overnightlogistik.

Dank der engagierten Mitarbeiter, der guten Wirtschaftslage, dem unermüdlichen Einsatz und dem guten Zusammenhalt der Geschäftsführer konnte 2004 die ATF – Austria Terminfracht GmbH – gegründet werden. Aufgabe der ATF ist, dem im System angeschlossenen, eigenständigen Kurierunternehmen, eine professionelle Abwicklung der Lieferungen zu gewährleisten. Diese beinhaltet die Abholung der Waren, den Transport über das vorhandene Liniennetz und die termintreue Auslieferung der Kundensendungen. Diese zeitliche und funktionale Vernetzung

führt auch dazu, dass die Zustellung umweltfreundlich und effizient, da gebündelt, erfolgen kann. Ursprünglich wurde die ATF als Linien-Kooperation von österreichischen und deutschen Transportunternehmen gegründet. Heute ist ATF nicht nur im deutschen Raum aktiv, sondern ist führend im süd-osteuropäischen Liniensystem und betreut an die 100 Partner in Deutschland, Schweiz, Italien, Kroatien, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn. Auch eine Übersiedelung des Firmengeländes wurde notwendig. Dafür erfolgte 2007 der Kauf des Betriebsgrundstückes in der Wiener Straße mit Einzug 2008 in das neue Gebäude, das strategisch gut platziert



Prokuristin Bacc. phil. Birgit Apoloner bei der Verleihung des „Stars of Styria“ 2013 – Auszeichnung als Lehrbetrieb & zur bestandenen Konzessionsprüfung der Spediteure



Siegfried Waltl – Geschäftsführer der Flott Trans Logistik GmbH

Wordrap



Geschäftsführer Walter Apoloner

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

- weil ich viel mit Menschen zu tun habe;
- weil jeder Tag eine neue Herausforderung ist;
- weil ich immer neue Ziele habe und nie fertig bin.

Wäre ich kein Frächter, wäre ich ...

- wieder Frächter

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

- Um kostendeckend zu fahren, die Einführung von vernünftigeren Frachtpreisen, damit verbunden höhere Löhne für die Fahrer.

Factbox

Firmen: Flott-Trans Overnight
Terminkurier GmbH
ATF Terminfracht GmbH

Geschäftsführer:
Walter Apoloner u. Siegfried Waltl

Sitz:
Wiener Straße 441, 8046 Graz
T. 0316/68 32 22
www.flotttrans.at
www.terminfracht.at

Gründungsjahr: 1987 + 2004
Mitarbeiter: 23
Fuhrpark: 12
Iso-Zertifizierung

Tätigkeitsfeld:
vorrangig Overnight, Sonderfahrten, Expresszustellungen

nahe der Autobahnauffahrt gelegen ist. 2010 erfolgte die Gründung der Flott Trans Logistik GmbH, an welche die operative Tätigkeit ausgelagert wurde.

„Unsere erfolgreiche Entwicklung und unsere Kundenzufriedenheit ist auch auf die äußerst zuverlässigen und langjährigen Mitarbeiter zurückzuführen“, bekräftigt der Geschäftsführer Walter Apoloner. „Wir leben von unserer Zuverlässigkeit und Termintreue. Der Kunde übergibt uns seine Ware und braucht keinen Gedanken daran zu verschwenden, ob die Lieferung ordnungsgemäß und zeitgerecht zugestellt wird. Wir erledigen für ihn alles, und sollte der seltene Fall eintreten, dass unabsehbare Umstände die punktgenaue Zustellung verhindern, wird der Kunde umgehend informiert und eine Lösung erarbeitet.“ Der Kunde erwartet Flexibilität und ein optimales Preis-Leistungs-Verhältnis und das bekommt er bei Flott-Trans. Zu sehen ist dies an den langjährigen Kunden, welche die Qualität des Unternehmens überaus schätzen.

Walter Apoloner betont immer wieder, dass der Erfolg des Unternehmens in den starken Familienbanden

liegt und diese sind nun noch enger, da auch Tochter Birgit seit einigen Jahren hauptberuflich und mit viel Passion im Betrieb tätig ist. Sie studierte Deutsch und Medienwissenschaft, arbeitete neben dem Studium stundenweise in der Flott-Trans, entdeckte ihre Begeisterung für dieses Metier, legte 2013 die Konzessionsprüfung der Spediteure ab und ist nun als rechte Hand ihres Vaters in der Firma tätig.

Eine seiner Aufgaben sieht Walter Apoloner auch in der Lehrlingsausbildung und ist daher bereits jahrelanger Lehrbetrieb für Logistiker. Langjährige Erfahrung beim Disponieren und geografische Kenntnisse sieht Apoloner als wichtige Details zur erfolgreichen Arbeit. Selbst gefahren ist der Unternehmer nur selten, für ihn war die organisatorische Aufgabe die interessantere Herausforderung. Er kennt aber die harte Arbeit der Zusteller und setzt sich daher auch für gerechte und faire Löhne ein.

„Wir arbeiten alle sehr eng zusammen und sind schon ein bisschen stolz auf die Einsatzfreude eines jeden einzelnen, die sich im Lob unserer zufriedenen Kunden widerspiegelt“, so Walter Apoloner abschließend.

MOKKA und ANTARA

HÖHER SITZEN, BESSER FAHREN.

Die komfortablen SUVs von Opel –
jetzt zu absoluten Spitzenpreisen.



Verbrauch gesamt in l/100 km:

MOKKA 4,5 – 6,5; CO₂-Emission in g/km: 120 – 153

ANTARA 6,1 – 9,3; CO₂-Emission in g/km: 160 – 218



Wir leben Autos.

Bei Ihrem steirischen Opel Partner

SICHER ERFOLGREICH

Umfassender maßgeschneiderter Versicherungsschutz für alle Bereiche des Speditions- und Frachtwesens

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

Der Kundennutzen steht im Zentrum unserer Überlegungen!

Veritas Treuhandgesellschaft für Versicherungsüberprüfung und -vermittlung m.b.H.
A-8020 Graz, Asperngasse 4/2, Stock
tel +43 (0)50 103-0 email office.graz@veritas.at
www.aktuell.co.at

IHR VERSICHERUNGSMAKLER
DIE BESTE VERSICHERUNG



AMS

AUTOMOTIVES & INDUSTRIES

Reparatur & Ersatzteil Zentrum
LKW | PKW | Hydraulik

**WERKSTATTLEISTUNGEN & PRODUKTE
FÜR ALLE NUTZFAHRZEUGE**

Bremsendienst
Einspritzpumpen und Turbolader
Gelenkwellen
ZF - Kundendienst
Standheizung- und Klimaanlageeinbau
§57a Überprüfung
Kupplungen
Fahrwerk
Tachoüberprüfung & Reparatur
Elektrik
Komfortsysteme
Motor
Starterbatterien-Service
Getriebe & Lenkungen
Wabco & Knorr Servicecenter
uvm.

www.amskfz.at

mOLL

*Premium-Qualität
Premium-Qualität*

**NUTZFAHRZEUG
POWER
PUR**



Batterien vom OAMTC Testsieger:
MOLL Kamina truck.
MOLL Kamina truck Heavy duty.
Ideale Batterien für höchste
Ansprüche an Leistung
und Zuverlässigkeit.



MOLL – das ist höchste Qualität und langjährige Erfahrung bei der Herstellung erstklassiger Batterien. Seit Jahren ist MOLL Testsieger. Auch beim aktuellsten Batterietest*. Weitere Infos unter www.moll-batterien.de

Österreichvertrieb durch
AMS Auto- u. Motoren-Service GmbH
8141 Unterpennstetten, Rudolf-Diesel-Straße 3
Tel.: 03136 / 963 - 0 Fax: 03136 / 963-222 | office@amskfz.at | www.amskfz.at

Schauen
Sie vorbei...



Ihr Dienstleistungszentrum rund um das Nutzfahrzeug

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

**Die Stadtwerke Leoben wünschen
gute Fahrt!**

