

VOL.3 / 2015

VOLLE FAHRT

Das Magazin der steirischen Frächter



FACHGRUPPENTAGUNG 2015

EIN RÜCKBLICK AUF DIE TAGUNGSHIGHLIGHTS

SBBG – SOZIALBETRUGS-
BEKÄMPFUNGSGESETZ

FRAGEN ZUR ABGASKLASSEN-
KENNZEICHNUNG

FIAT PROFESSIONAL



Inhalt

Fachgruppe aktuell

Fachgruppentagung 2015
Gastkommentar: Wolfgang Fasching – „Und wie motiviert sind Sie?“

5
14

Verkehrsinfo national

- Kundmachung: Schließung der Zollstelle Terminal Wels zum 1. Jänner 2016
- Anhebung Gewichtsgrenze bei Betonmischfahrzeugen und Bussen – Vorgehensweise – besondere Hinweise
- Verschiebung des Lkw-Fahrverbots auf der A1 Westautobahn zwischen Anschlussstelle Enns und Knoten Haid
- Futtermittelrichtlinie pastus+
- Tirol – Nachtfahrverbot
- Pläne Land Tirol zum Lkw-Verkehr – sektorales Fahrverbot/Nachtfahrverbot, Ausdehnung/Fahrverbot schadstoffreiche Schwerfahrzeuge (A12)
- Burgenland plant neue Lkw-Fahrverbote zur Luftreinhaltung
- Fragen zur Abgasklassenkennzeichnung – Klarstellung durch das Bundesministerium
- ADR – Ende der allgemeinen Übergangsfrist
- Informationsangebot EU-Formblatt lenkfreie Tage – manueller Nachtrag im Kontrollgerät
- Abfallbeförderung – Erleichterungen durch M287
- Vignetteneinheitsverordnung 2015

18
18
19
19
20
20
20
21
23
24
31
34

Verkehrsinfo international

Russland:	Positive Entwicklung im Carnet TIR-Streit
Deutschland:	Die neuesten Änderungen beim MiLoG Elektronisches Gefahrgut-Beförderungspapier Erleichterungen bei Aufzeichnungspflichten Vertragsverletzungsverfahren zur Pkw-Maut eröffnet
Frankreich:	Mitführpflicht von Feuerlöschnern für Lkws
Norwegen:	Mindestlohn – Factsheet – Anwendung für den Personenverkehr Einführung eines Mindestlohns in Norwegen zum 1. Juli 2015
Kroatien:	Verlängerung der Kabotagesperre
Ungarn:	Lkw-Wochenendfahrverbots
Italien:	Mineralölsteuerrückvergütung für das 2. Quartal 2015
Großbritannien:	Befristete Ausnahmen bei den Lenk- und Rübezeiten auf der Verbindung Dover-Calais

36
36
37
37
37
38
39
40
44
44
45
45

Transport Service

- Sozialbekämpfungsgesetz SBBG
- Umwelzeichen für emissionsarme Transportsysteme
- Steuerreform – einige Entschädigungen für Betriebe erreicht
- Basisinformation zur Einzelaufzeichnungs-, Registrierkassen- und Belegerteilungspflicht
- Konsequent verhandelt und durchgesetzt
- Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex
- Aktuelle Inflations-/VPI-Entwicklung in Österreich
- Bundesregierung beschließt Verwaltungsvereinfachungsmaßnahmen
- Österreichs Firmen befördern 2014 mehr Güter auf der Straße
- ASFINAG übernahm per 1. Juli 2015 die technische Unterwegskontrolle von der Bundesanstalt für Verkehr
- Nachzahlung bei Unterentlohnung
- Sachbezugswerteverordnung
- Alle wichtigen Fragen zur Barrierefreiheit
- Antriebstechnologien und Kraftstoffe – Innovation und Effizienz für Mobilität von morgen*

50
52
52
53
55
55
55
55
55
55
56
56
57
58
66

Boxen stopp

„EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ am 3. November 2015
Transporteure auf medialem Überholkurs
Eiskalte Spitzenleistung – COOL&FRESH + Tomberger Kühlkost + EISZEIT Kärnten GmbH
Draskowitsch Transporte – Freude am Fahren

71
74
78
80

Impressum: Volle Fahrt – Ausgabe 35
Herausgeber: Fachgruppe f. d. Güterberuf
0316/601-610, Fax: 0316/601-735, E-Mail:
Berliner Ring 71/13/16, 8047 Graz, Anzahl:
Tel. 0664/45.11.124; Fotos: WKD; 111 F



Fachgruppentagung 2015

...
mit beeindruckender Leistungsschau,
mit neuer Tageswahl,
mit 250 Tagungsgästen und hochmotivierten Vortragenden

„Erstmals wurde die Fachgruppentagung an einem Freitag begangen“, so Albert Moder, Obmann der steirischen Güterbeförderung, über den 11. September in der Freizeitanlage Zechner. „Ein Experiment“, wie Moder beschreibt, „aber doch erfolg-

reich.“ Klar, seien die Meinungen einzelner Frächter auseinander gegangen, doch grundsätzlich sei der Tenor doch positiv gewesen, zumal die Hersteller und Aufbauer ans Wochenendfahrverbot nicht denken mussten. 22 schwere und 6 leichte Nutzfahrzeuge

aus dem neuesten Segment großer Marken wie u. a. MAN, Mercedes, Scania, Volvo, Renault und Danube sowie Krone, Schwarzmüller, Ressennig, Hochstafel und Kuhn konnten von den rund 250 Tagungsgästen vor Ort begutachtet werden.



Fotos: ©WKO

„Die Frächter stehen zunehmend unter Druck“, eröffnete Obmann Moder auch diesmal die Frächtertagung. Und in der Tat, wenn man glaubt, es kann nicht mehr schlechter kommen, hat man sich geirrt. Moder sprach neben den Frätern aus dem Ausland mit allen Kabotagevergehen und dem dadurch für heimische Frächter entstehenden Wettbewerbsnachteil auch die Minutenreiterei bei den Lenk- und Ruhezeiten an, ebenso wie die Konkurrenz aus der Landwirtschaft und zu guter Letzt auch die über den Köpfen der gesamten Wirtschaft schwebende flächendeckende Maut. „Sie kann zwar von den Frätern weiter verrechnet werden, trifft aber die regionale Wirtschaft, sodass bald dort keine Kunden mehr für uns sein werden“, beschrieb der Obmann das Problem. Wo die Prüfkompetenzen anfangen und wo die Zugriffsmöglichkeiten aufhören, das erläuterte Gastreferent Rigobert Rainer, Leiter der Finanzpolizei für Steiermark und Kärnten. Einen Motivationsschub gab es im Anschluss in launiger Atmosphäre von Autor und Extrem-sportler Wolfgang Fasching. „Wichtig ist, dass man positiv denkt. Man sollte etwa nicht am Morgen schon denken, wie soll ich den Tag überleben, man sollte unbedingt von erleben sprechen.“



Bereit für die Tagungsgäste



Transportunternehmer Johannes Zechner war begeistert von der Motorschau bei der Fachgruppentagung für das Güterbeförderungsgewerbe 2015.



Im Einsatz: das Asko-Duo



Mittendrin: die Firma Winkler



Ein kraftvolles Team im Abschleppunternehmen: Roberto Briscek



Glanzvoll vertreten bei der Branchentagung: MAN



Für die Tagungsgäste bereit: das Semperit-Team



Commeodata: Software-Entwickler für Transportunternehmen Günther Fluch (Mitte)



Veritas feiert 60-Jahr-Jubiläum



Fachgruppentagung im Zeichen von Friends on the Road



Das Mercedes-Team gab alles



Nicht ein Blick ins Fahrzeug, sondern eine interessante Perspektive aus dem neuen Fahrzeug



Gut vertreten: die Firma Hochstaffl



Shell-Repräsentanz auf der Fachgruppentagung in der Freizeitanlage Zechner in Kobenz bei Knittelfeld

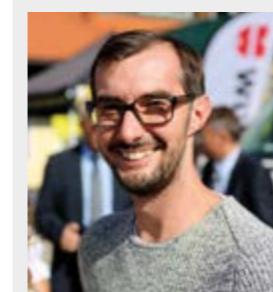


Auch die Jüngsten sind von Reifenhaus Plankenauer begeistert.

Hannes Holzer ist immer mit von der Partie, wenn zur Frächtertagung geladen wird. Er ist im Milchtransport und der Bauwirtschaft tätig. Die Lage in seiner Nische ist etwas heikel, da alles sehr knapp kalkuliert werden muss und der „Kuchen in der Bauwirtschaft“ zu klein und umstritten geworden ist. Sein Anliegen für die Zukunft ist eine Verwaltungsvereinfachung der Behörden und Exekutive.



Herr Zangl ist im Baustellen- und Planen-Gewerbe tätig und die derzeitige Auftragslage ist für ihn leider nicht zufriedenstellend. Die Gründe dafür sieht er u. a. darin, dass es zu wenig Arbeit gibt und die Preise unrealistisch, sprich viel zu niedrig sind, als dass man in die Gewinnzone wirtschaften könnte. Verschärft wird die Sitaution auch deutlich durch die viel zu hohen Lohnnebenkosten, den teilweise unsinnigen Gesetzen sowie die Bürokratie. Besonders zu bemerken ist auch die irrsinnige Feinstaubverordnung für die niedrigen Euroklassen der Lkws, welche defacto einer Zwangsenteignung vieler noch sehr gut erhaltener und teilweise wenig benutzter, bereits moderner Fahrzeuge entspricht (Geld- und Wertevernichtung). Sein Wunsch für die Zukunft ist der einer besseren Wirtschaftslage sowie die Behebung der vorhin genannten Kriterien, damit der Einsatz und die Arbeit sich auch rechnen bzw. dass man zumindest kostendeckend fahren kann.



Michael Zottler ist auf der Tagung, um sich einen Überblick über das Gewerbe zu schaffen, da er die Firma Zottler Transport, die seit 70 Jahren in der Transportbranche besteht, sukzessive von seinem Vater übernimmt. Mit Freude und Begeisterung stellt er sich den spannenden Herausforderungen in dem hart umkämpften Gewerbe. Er geht mit viel Elan an seine Aufgaben heran und möchte die Qualifikationen der Mitarbeiter heben, da sie seiner Meinung nach, das Rückgrat einer jeden Firma sind.

Karl Eder, welcher sich jedes Jahr frei nimmt, um zur Tagung zu gehen, freut sich alte Bekannte und auch Mitbewerber zu treffen. Er ist im Baustellen- und Fernverkehr tätig und der Meinung, dass sich die Lage verbessert hat. „Vieles wurde nach den Wahlen um einiges besser“, so Eder. Aber einen Wunsch äußert er dennoch: „Die Preise sollen angepasst und steiermarkweit einheitlich sein.“



Peter Allmer, im Bereich Transport und Erdbau tätig, erwähnte, dass die Auftragslage in verschiedenen Gebieten zu knapp ausfällt. Seiner Meinung nach liegt das Preisniveau zu tief und viele in diesem Gewerbe verkaufen ihre Leistung unter Wert. Sein Anliegen kurz und prägnant: „Die Branche soll endlich anfangen richtig zu kalkulieren und sich nicht als Billigstanbieter verkaufen.“



Anregende Gespräche zwischen MAN und Schwarzmüller



Stark vertreten: Karoplan



Foto: ©WKO



Am Krone-Tagungsstand



Geballte Kraft: Scania



MAN-Berater Günther Gsöllpointner



Volvo wird notiert: Ingrid Loibnegger (re.)



Am Präsentationsstand der Firma Würth wird kräftig gescherzt.



Rundholzfrätersprecher Gottfried Golob im Interview von wko.tv



Ingrid von der Firma Loibnegger Markus e.U. erklärte auf die Frage, warum sie bei der Tagung ist, mit einem Schmunzeln: „Zumindest eine Person unserer Firma sollte hier sein. Loibnegger ist schon lange im Erd- baugewerbe tätig. Sie haben sehr viele Zusatzgeräte angeschafft und sind mit der Auftragslage und der allgemeinen Situation sehr zufrieden. Einen Wunsch für die Zukunft äußerte sie dennoch und zwar, dass Eltern bei der Erziehung ihrer Kinder auf mehr Verlässlichkeit und Ehrlichkeit achten sollten.“

Hannes Schäffer, ein Ortsansässiger, ist immer mit dabei, um Kollegen zu treffen und sich die Highlights von Volvo nicht entgehen zu lassen. Mit Frachten zwischen Italien und Österreich ist sein Unternehmen für einen großen Konzern unterwegs und konnte erfreulich feststellen, dass die Tendenz zum Sparen endlich wieder rückläufig ist. Ein Anliegen von ihm ist, dass man die Rahmenbedingungen für die Frächter allgemein verbessert und „denen, die österreichische Nummernschilder und Mitarbeiter haben, etwas unter die Arme greift“.



Transportunternehmer Johannes Zechner in Diskussion mit Transportunternehmer Gottfried Golob und seiner Gattin



Fachverbandsobmann-Stellvertreter Michael Hofstätter im Interview



Obmänner unter sich: Bruno Urschitz (Kärnten), Max Gruber (Salzburg), Albert Moder (Steiermark)



Unternehmer unter sich: Herbert und Friedrich Jerich



Die guten Geister des Fachgruppenteams: Pamela Prinz und Jasmin Reitbauer



Präsentation des brandneuen Amoroks, den man für ein Wochenende gewinnen konnte



Unternehmersohn Michael Zottler ließ sich am Semperit-Stand informieren.



Unternehmer Christoph Jöbstl im angeregten Gespräch mit der Firma Scania

Foto: ewko



Die Leistungsschau bei der Fachgruppentagung war ein voller Erfolg.



Unternehmer Zechner (re.) im Gespräch mit dem Veritas-Team



Fam. Polleros, Frächter Josef Süss und Holz- und Kipperfrächter Karl Eder (v. l.)



Lauschten aufmerksam der Rede des Obmanns: WK-Direktor Karl-Heinz Dernoscheg, Obmann-Stv. Gerhard Schauperl, ehem. Spartengeschäftsführer Anton Moser, Unternehmer Christoph Jöbstl (v. l.) ...



Roman Wassermann war aus besonderem Anlass auf der Tagung. Ihm wurde die Ehrenurkunde für 50 Jahre Frächterei überreicht. An seiner Seite seine Frau, die ihn die ganzen Jahre tatkräftig unterstützte. Die beiden genießen zur Zeit ihren verdienten Ruhestand und freuen sich, mehr Zeit für ihre Familie zu haben, blicken aber mit etwas Wehmut auf die bewegten Jahre zurück, in der die Firma Wassermann vor allem mit Questa gut und professionell zusammenarbeitete.



Obmann Albert Moder konnte auch WK-Direktor Karl-Heinz Dernoscheg (re.) auf der Fachgruppentagung begrüßen.



... Transporteur Peter Allmer, Spartengeschäftsführer Alfred Ferstl und Fachgruppengeschäftsführerin Anja Genser (v. l.)



Foto:

Josef Krasser meinte auf die Frage, warum er heute hier sei: „Es gibt viel Neues und Interessantes zu erfahren.“ Mit einem 5-Tonner und einigen Sprinter-Bussen ist die Firma immer mit Direkt-Fahrten zu Firmen gut gefahren und auch dieses Jahr waren sie positiv überrascht, denn das befürchtete Sommerloch ist ausgeblieben. Ein Umstand, der Josef Krasser im Moment wunschlos glücklich macht.





Die volle Aufmerksamkeit der Tagungsgäste ...



... galt der Bühne und Obmann Albert Moder.

Firmenjubiläen

105 Jahre:
Franz Walch Transportgesm.b.H & Co. KG • Graz

95 Jahre:
Schwarz Reise GmbH • Gleisdorf

90 Jahre:
Kurt Jöbstl Transporrgesellschaft m.b.H • Spielfeld

80 Jahre:
Franz Kahr Transporte - Holzhandel
Gesellschaft m.b.H • Pernegg an der Mur

70 Jahre:
Spedition, Lagerei und Beförderung von
Gütern mit Kraftfahrzeugen Alois Herbst • Graz

60 Jahre:
Herbert Jerich • Gleisdorf
Michael Radlingmaier, Transporte Gesellschaft m.b.H. • Aigen im Ennstal
Rudolf Luttenberger • St. Stefan im Rosental
Hubert Hubmann • Lebring

55 Jahre:
Josef Mayer Gesellschaft m.b.H • Heiligenkreuz am Waasen
„Martoni“ Transport Ges.m.b.H • Gnas

50 Jahre:
H. u. H. Oswald BetriebsgesmbH • Hengsberg

45 Jahre:
Pirker Gesellschaft m.b.H • Schwanberg

40 Jahre:
Rudolf Helmut Latzka • Dobl
Peter Allmer Gesellschaft m.b.H • Krieglach

35 Jahre:
Eder Karl Kipper- und Holztransport e.U. • Lassing
Engelbert Gräber Transport Gesellschaft m.b.H • Judendorf-Straßengel

30 Jahre:
Franz Freidl Transporte e.U. • Deutschlandsberg
Fink Transport GesmbH • Markt Hartmannsdorf

25 Jahre:
Wassermann Internationale Transporte GmbH • Spielberg
Hubert Schweiger Lastentransporte u. Erdbewegungen e.U. • Gai

20 Jahre:
Schantl-Transporte GmbH • Graz
Alfred Niederl • St. Peter am Ottersbach

15 Jahre:
Pichler Transporte Gesellschaft mbH • Birkfeld
Josef und Wolfgang Rössler GmbH • Lebring

10 Jahre:
Comelli-Ziegel Gesellschaft mbH • Zerlach

5 Jahre:
Dipl. Ing. Franz Robier Baugesm.b.H • Graz
Di Josef Ofner • Graz

3 Jahre:
E. & R. Matzhold Transport GmbH • Weiz
Ebner Transport Gesellschaft m.b.H • Murau

2 Jahre:
Ing. Manfred Rudorfer • Spielberg
Pain-Beraus Baggerarbeiten, Erdbewegungen,
Güterfernverkehr Gesellschaft m.b.H • St. Georgen ob Murau



Motivationstrainer und ExtremSportler Wolfgang Fasching faszinierte das Tagungspublikum



Spartenobmann Alfred Ferstl (2. v. re.) und Obmann Albert Moder (li.) bedankten sich bei Transportunternehmer Max Zottler (re.) für das langjährige Engagement im Fachgruppenausschuss und beim ehemaligen Spartengeschäftsführer Anton Moser für die ständige, tatkräftige Interessenvertretung.



Schwarzmüllervertreter mit den Unternehmern Josef Zechner und Herbert Brandl (v.l.)

Fotos: ©WKO



Güterbeförderer Krasser mit Familie



Rigobert Rainer, Leiter der Finanzpolizei Steiermark und Kärnten bei seinem Fachvortrag

Kampf gegen Billigfahrten

Die heimischen Frächter kämpfen massiv mit Kabotagefahrten zu Dumpingpreisen. Jetzt legt die Finanz die Netze aus.



Das H&S Transport-Team: die Holzers



Durch und durch transportaffin: Wolfgang Krenn, GF Anja Genser und Transporteur Max Zottler



Obmann Moder (re.) und Geschäftsführerin Anja Genser gratulierten den glücklichen Gewinnern der Ziehung.



Auch für das leibliche Wohl wurde gesorgt.

Ab Herbst müssen sich ausländische Frächter auf Kabotagefahrten in der Steiermark warm anziehen. Rigobert Rainer, Leiter der Finanzpolizei für Kärnten und Steiermark, wird mit seinem rund 80-köpfigen Team Planquadrate auf den Autobahnen auslegen, um Verstöße gegen österreichische Gesetze massiv zu ahnden.

Fahrten zum Billigtarif

Der Grund liegt auf der Hand. Immer mehr ausländische Frächter sind zu Billigstarifen in der Steiermark auf Be- und Entladetour. Dem muss, so Rainer, endlich der Riegel vorgeschnitten werden, weil diese Unternehmer die heimische Wirtschaft nachhaltig schädigen.“ Die geplanten scharfen Kontrollen sind nicht zuletzt dem Vorstoß der Wirtschaftskammer Steiermark zuzuschreiben, die sich massiv für den Einsatz des obersten Finanzers stark gemacht hat.

Rainer rechnet bei seinen Einsätzen mit einer hohen Erfolgsquote: „Vor allem Verstöße gegen Lohn- und Sozialdumping stehen auf der Tagesordnung“, ist sich der gebürtige Kärntner sicher. Geprüft werden daher schwerpunktmäßig vor allem Lohnunterlagen, die jeder Frächter auf Kabotagefahrten – neben anderen Papieren – seit 1. Jänner gesetzlich verpflichtend mit sich führen muss. Rainer: „Wir kennen die schwarzen Schafe der Branche und werden rigoros gegen sie vorgehen. Vor allem weil wir wissen,

dass Lohn- und Sozialdumping bei den ausländischen Frächtern auf der Tagesordnung stehen, weil sie nur damit die Preise der heimischen Mitbewerber untergraben können.“ Rainer und seine Mannschaft sind auch nicht zimperlich, den gesetzlichen Strafrahmen auszuschöpfen, der sich zwischen 1 000 Euro bis 40.000 Euro bewegt, und im schlimmsten Fall zur Beschlagnahmung der Lkws oder zur Sicherheitsleistung führen kann. Frächter, die glauben, dem Kontrollnetz zu entkommen, sollten sich nicht in Sicherheit wiegen, fügt Rainer an: „Jede ausländische Kabotagefahrt muss eine Woche vor dem Start gemeldet werden.“ Diese „Entsendemeldung“ liegt sofort nach Bekanntgabe auf dem Tisch des Finanzbeamten, der damit genau weiß, wer, wann, wo unterwegs ist.

INFO

Kabotage ist die Erbringung von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen.

Kabotage ist nur zulässig, wenn vor Arbeitsaufnahme eine Entsendemeldung abgegeben wird und für Kroaten und andere Drittländer zusätzlich der entsendeten Arbeitskraft vom zuständigen AMS eine EU-Entsendebestätigung ausgestellt wird. Lohn- und Sozialdumping wird mit Strafen bis zu 40.000 Euro geahndet.



Jetzt mit bis zu
€ 2.000,-¹⁾
Unternehmerbonus

€ 1.000,-²⁾
bei Finanzierung über die
Porsche Bank

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.

1) Bei Kauf eines Volkswagen Nutzfahrzeuges erhalten Sie bis zu EUR 2.000,- Unternehmerbonus. Erhältlich für Unternehmer mit gültiger UID-Nummer bei Kauf und Anmeldung bis 31.12.2015 bzw. solange der Vorrat reicht. 2) Bonus bei Porsche Bank Finanzierung, Mindestlaufzeit 36 Monate, Mindest-Nettokredit 50 % vom Kaufpreis. Gültig für Unternehmerkunden bis 30.11.2015 (Datum Kaufvertrag und Finanzierungsantrag). Nicht gültig für Sonderkalkulationen für Flottenkunden. Boni sind inkl. MwSt. und NoVA und werden vom unverb. empf. Listenpreis abgezogen. Nähere Infos bei teilnehmenden VW Betrieben. Symbolfoto.

Verbrauch: 4,0 – 9,6 l/100 km, CO₂-Emission: 106 – 219 g/km.



Scania Österreich Ges.m.b.H.

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

Foto: © unentgeltliche Werbung



AUF VOLVO IST VERLASS

Auf Ihren Volvo Partner auch



Volvo Group Truck Center Unterpremstätten

Rudolf Diesel Straße 13, 8141 Unterpremstätten
Telefon: Verkauf 05 7500 - 33 020
Telefon: Werkstatt 05 7500 - 34 030

Mehr Informationen finden Sie auf www.volvolucks.at

Volvo Trucks. Driving Progress



GASTKOMMENTAR

Und wie motiviert sind Sie?

Friends on the Road, aufgrund meiner Vortragstätigkeit als Motivationsredner befindet sich mich oft auf den Autobahnen in Österreich, und somit treffen unsere Wege in schöner Regelmäßigkeit aufeinander. Und zuweilen komme ich ins Sinnieren, wenn ich einen Lastwagen überhole, der von euch gelenkt wird: Wohin mag wohl die Reise gehen? Wie viele Kilometer sind geschafft, wie viele noch zu machen? Wann ist die nächste Pause geplant?

Unweigerlich denke ich an meine Abenteuer auf dem Fahrrad, beim Race Across America, durch Australien oder letzthin durch Russland: alles Nonstop-Fahrten, bei denen die Pausen möglichst kurz gehalten werden sollten. Denn wer rastet, der legt keine Kilometer zurück. Das wisst ihr genauso gut wie ich.

Lange Fahrten, auf dem Rad oder on the road, bergen immer die Gefahr mit sich, geistig zu überdrehen. Oh mein Gott: Das sind tausende Kilometer von der US-amerikanischen West- zur Ostküste! Wie soll ich diese nur bewältigen?! Ich denke an den Bundesstaat Kansas und an die Geraden, die wie ein Strich durch die Landschaft bis hinter den Horizont führen. Gerade in solchen Momenten ist es wichtig, sich Teilziele zu setzen, um nicht am großen Ganzen zu verzweifeln. Höhepunkt der Tage in Kansas war immer eine kleine Links-Rechts-Kurve um eine Mühle herum, ehe es wieder nur geradeaus ging. Es war der Höhepunkt des Tages, auf diesen hatte ich mich gefreut und dafür in die Pedale getreten.

Zwischenziele sind für jeden von uns wichtig auf dem Weg zum großen

Finale. Wer vor einem Berg von Akten sitzt könnte gleich die Flinte ins Korn werfen. Oder er/sie könnte einen Plan anlegen und die Sisyphus-Arbeit Schritt für Schritt erledigen. Ein wenig heute, ein wenig morgen, und so weiter. Und wer auf der Straße unterwegs ist, steckt sich – Stau hin, Wetterbedingungen her – ohnehin Etappenziele.

Mir persönlich ist es sehr wichtig, dass ich mich nach Erreichen von Zielen oder Teil-Zielen selbst belohne. Das können Utensilien sein, die ich mir immer schon gewünscht und jetzt, nach einer tollen Leistung, gönne, das kann ein großes Fest mit besonders vielen Kalorien sein, das können aber auch kleinere Dinge sein, wie eine zehn Minuten längere Ruhepause nach einem besonders langen Nonstop-Teilstück bei einem Rennen.

Belohnen auch Sie sich! Sagen Sie sich: Das habe ich heute gut gemacht! Gönnen Sie sich eine Kaffeepause, holen Sie sich Ihre Lieblingssüßigkeit aus dem Regal, oder planen Sie bei größeren Erfolgen eine Golf- oder Shoppingrunde mit Freunden und Freundinnen. In Ihnen wird sich nach einem langen harten Arbeitstag ein Gefühl der Freude breit machen, das Sie am nächsten Morgen neu motiviert beginnen lässt. Sich belohnen ist eine Form von Motivation, und Motivation ist das, was uns antreibt.

Es gibt zwei verschiedene Arten der Motivation: intrinsische und extrinsische. Die wichtigste Motivation ist jene aus eigenem Antrieb durch Interesse an der Sache verfolgend (intrinsisch): Sie unternehmen Schritte,



Wolfgang Fasching wurde 1967 in Altneudörfl bei Bad Radkersburg geboren. Er nahm 8x am Race Across Amerika (RAAM), dem längsten und härtesten Radrennen von der West- zur Ostküste Amerikas teil, stand dabei auch 8x am Podium und gewann dieses Rennen dreimal. Dazu kommen noch: Weltrekord „Quer durch Australien“; 2/24h Weltrekorde; Eintragung ins Guinnessbuch der Weltrekorde.

Fasching absolvierte eine Lehre zum Maler und Anstreicher, eine zum Einzelhandelskaufmann, zweitere schloss er mit der Meisterprüfung ab. Weitere Ausbildungen, wie der Fachwirt für Handel, die Hubschauber-Pilotenausbildung und die Ausbildung zum Mentalcoach sowie zum Lebens- und Sozialberater folgten.

Fasching hält neben seiner sportlichen Laufbahn zahlreiche Vorträge und Seminare und hat mehrere Publikationen auf den Markt gebracht.

weil Sie es wollen, weil Sie sich entschieden haben, dieses Ziel zu verfolgen. Sie wollen ein Rennen bestreiten und wissen, dass es dazu einen sehr großen Trainingsaufwand bedarf. Oder Sie wollen ein wichtiges Geschäft für Ihr Unternehmen abschließen, wissen aber, dass es auf der Kippe stehen kann. Sie werden Überstunden machen, zusätzliche Recherchen betreiben und top vorbereitet in das Meeting gehen.

Werden Sie von anderen Personen, äußerer Zwängen, ev. auch durch Androhung von Strafen, motiviert (extrinsisch), dann ist dies voraussichtlich leistungsfördernd, sofern sich die Aussagen anderer auf Bereiche beziehen, die Sie selbst für sich als verfolgenswürdig definiert haben. „Du hast jetzt wochenlang auf diesen Wettbewerb hingearbeitet. Deine Leistungskurve zeigt nach oben. Bald hast Du es geschafft“, sagt Ihr Trainer, und es ist ein Beispiel von Motivation, die von außen kommt.

Mit gutem Beispiel voran gehen: Ein alter Satz, der immer noch größte Durchschlagskraft besitzt. Deswegen gehe auch ich bei meinen Expeditionen am Berg oder Nonstop-Radrennen mit gutem Beispiel voran und ziehe zuweilen die ganze Crew mit meiner guten Laune mit. Und ich hoffe, dass ihr Frächter auch Tag für Tag hochmotiviert bei der Arbeit seid, hinter dem Lenkrad oder hinter dem Schreibtisch. Es gilt ja für uns alle der Satz: Was man gerne macht, das macht man gut!

Wer mehr wissen möchte über die Kraft der Gedanken, dem empfehle ich das gleichnamige Buch, das im Frühjahr 2015 erschien. Einfach ein E-Mail an office@fasching.co.at senden und bestellen. Es kommt signiert oder unsigniert, wie gewünscht.

Die Kraft der Gedanken

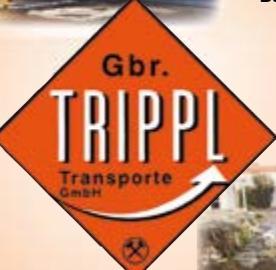
... und wie diese unser Leben prägen



232 Seiten
14 x 21 cm
Hardcover
ISBN: 978-3-902480-42-2
Preis: € 19,90
ISBN e-book: 978-3-902480-43-9
Preis: € 14,90



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



T 03862/22 384

8605 Kapfenberg
Winklerstraße 74 + 54

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

office@trippl.com
www.trippl.com





EIN NEUES KAPITEL BEGINNT.

DER NEUE VOLVO XC90.
MADE BY SWEDEN.

VOLVOCARS.AT

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

Events und Fahrspaß im ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang-Lebring

Etwa 20 km südlich von Graz gelegen, bietet das ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang-Lebring eine Erlebniswelt, die alle Auto und Motorrad affinen Herzen höher schlagen lässt.

Aktives Fahren

Ob Fahrtechnik-Training, Kartrennen oder Motorsport-Event – die Verbindung aus Fahrtechnik und Fahrspaß steht immer im Mittelpunkt. „Bei den Trainings geht es darum, die fahrerischen und fahrzeugspezifischen Möglichkeiten auszutesten und die Fahrzeugbeherrschung mit hohem Spaß- und Erlebnisfaktor zu verbessern. Die Programme werden flexibel an jedes Fahrkönnen angepasst“, erklärt Franz Kleewein, Betriebsleiter im ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang-Lebring.



Kartspaß für Profis und Rookies

Fahrspaß für erfahrene Kartpiloten genau wie für Kartneulinge gibt's auf der



Franz Kleewein, Betriebsleiter im ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang-Lebring

Firmenfeiern – das ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang-Lebring ist eine ideale Location für außergewöhnliche Veranstaltungen und bietet für jeden Anlass das richtige Gelände und die passenden Räumlichkeiten. Die großflächig angelegten Sicherheitszonen machen ungehindertes Trainieren, Ausprobieren und Erfahren möglich. Alle Programme und Inhalte werden individuell an die Anforderungen des Kunden angepasst.

Das ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang-Lebring bietet auf einer Fläche von knapp 60.000 m² fünf Trainingspisten. Die Anlage verfügt über computergesteuerte Wasserhindernisse, eine Hydraulikplatte für Schleuderübungen, ein Aquaplaningbecken, Gefällestrecken sowie Gleitbeläge. Herausforderungen abseits der asphaltierten Pisten bietet ein Off-Road-Gelände. An sieben Tagen die Woche können bis zu fünf Gruppen gleichzeitig trainieren.

Fahrspaß mit Motorsportlern

Mit Instruktoren, von denen viele erfolgreiche aktive oder ehemalige Rennsportler sind, erfahren jedes Jahr etwa 8000 Teilnehmer bei Events oder Trainings, was sie selbst und ihre Fahrzeuge drauf haben. Es geht darum, das Fahrzeug bewusst im Grenzbereich zu bewegen und zu beherrschen. Spaß, Action und viel Fahren garantiert. Neben verschiedenen Kursen für Pkw und Motorrad werden auch Mehrphasentrainings für Führerschein-Neulinge, Weiterbildung für Berufskraftfahrer sowie Spezialprogramme für Einsatzkräfte geboten. Beim Personal Coaching kommen Individuellisten auf ihre Rechnung: Programm und Kursdauer werden frei vereinbart, Eins-zu-eins-Betreuung ist Standard.

Outdoor-Kartbahn. Die selektive, abwechslungsreiche Strecke im ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang-Lebring bietet verschiedene Kombinationsmöglichkeiten und kann auf bis zu 1,2 Kilometer erweitert werden. Eine professionelle Zeitmessanlage mit elektronischer Anzeige garantiert faire, spannende Rennen mit perfekter Auswertung und Siegerehrung. Die Anlage verfügt überdies über Fluchtlicht und kann für Gruppen im Rahmen von Incentive- oder Firmenveranstaltungen gemietet werden. Dabei sind Einzel-Kartrennen und Teambewerbe von 20–100 Personen genauso möglich wie Kombinationsbewerbe mit Fahrtechnikmodulen oder Geschicklichkeitsbewerbe.

Maßgeschneiderte Events

Ob für Fahrzeugpräsentationen, als Testgelände, für Kunden-Events oder

Infos unter
www.oeamtc.at/fahrtechnik oder
telefonisch unter: (0)3182 40165

unentgeltlicher PR

EINLADUNG ZUR HMF-Kranausstellung und Leistungsschau in Lieboch

Fr. 9. Okt. 2015
von 8 – 17 Uhr und

Sa. 10. Okt. 2015
von 9 – 17 Uhr

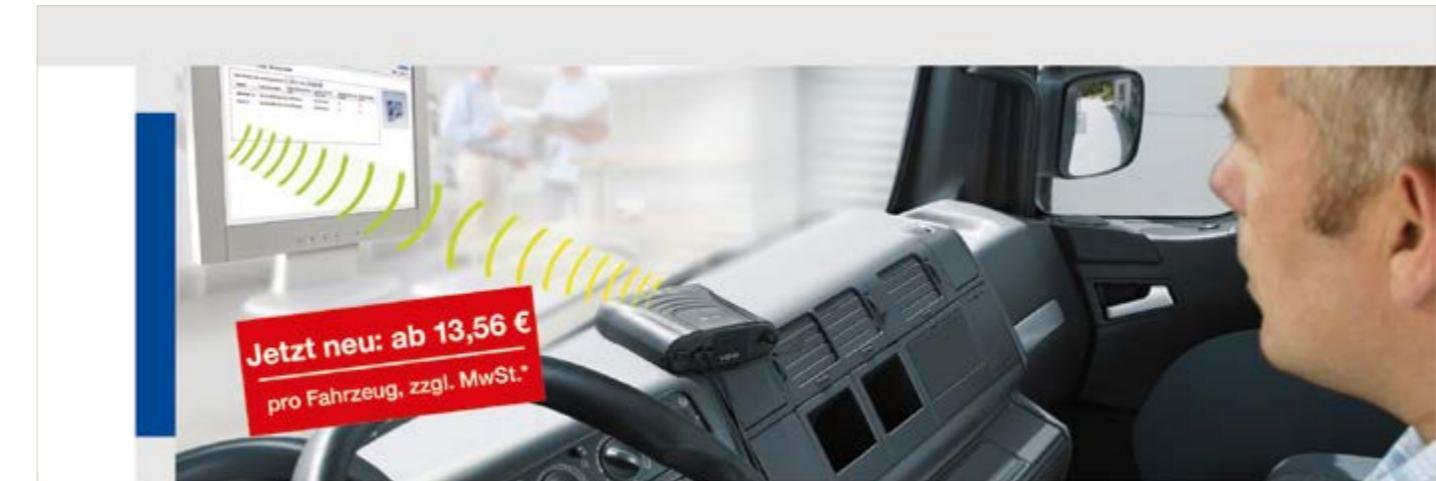
in Lieboch
Hans-Thalhammer-Straße 24

Ausstellung & Präsentation

Dunst KFZ u. Hydraulik GmbH www.dunst-hydraulik.com Zentrale: Tel: 03359/200 88 7423 Grafenschachen, Gewerbepark 2 Niederlassung: Tel: 03136/619 64 8501 Lieboch, Hans-Thalhammer-Straße 24

AKTION am Freitag, 09.10.2015
Kostenlose Kranüberprüfung*
nach Terminvereinbarung unter 0664 - 38 38 317
*Beinhaltet die Überprüfung des Ladekrans ohne etwaige Reparaturen sowie Ersatzteile

UNILOCK
Kopiert Ihren Kran in 5 Min. an jedem UNILOCK



www.fleet.vdo.at

Wechseln Sie jetzt zum Mietmodell.

Archivierungssoftware und Ferndownload mit automatischer Datenübertragung.

Schonen Sie Ihre finanziellen Ressourcen und nutzen Sie das neue Mietmodell für die automatische Datenübertragung vom DTCO® per Ferndownload.

Mehr unter www.fleet.vdo.at oder Tel. +43 98127-0.

* Preisbeispiel: Preis pro Fahrzeug bei einer Ausrüstung von 50 Fahrzeugen mit DLD SR II in Verbindung mit TIS Web® silver.

Ihre Vorteile im Überblick:

- Weltweiter Zugriff ohne aufwändige Installation
- Zukunftssicher durch kostenfreien Update-Service und volle Garantieleistungen
- Wirtschaftlich dank vollständig absetzbarer Mietkosten
- Kompatibel mit allen Windows-Betriebssystemen
- Auch andere Mietmodelle oder Kombinationen möglich (DTCO®-Miete)
- Niedriger Gesamtpreis

VDO

Kundmachung des Zollamtes Linz Wels über die Schließung der Zollstelle Terminal Wels zum 1. Jänner 2016

Die dem Zollamt Linz Wels zugeordnete **Zollstelle Terminal Wels**, 4600 Wels, Terminalstraße 100, wird gem. § 18 Abs. 2 der Verordnung des Bundesministers für Finanzen zur Durchführung des Abgabenverwaltungsorganisationsgesetzes 2010, BGBl. II Nr. 110/2013 (AVOG-DV 2010), mit **Ablauf des Jahres 2015 geschlossen**. Die Kundmachung tritt mit 1. Jänner 2016 in Kraft.

Der Text der Kundmachung wird im Sinne des § 18 Abs. 6 i. V. m. Abs. 5 AVOG-DV 2010 beim Bundesministerium für Finanzen, bei den regionalen Organisationseinheiten des Bundesministers für Finanzen, bei den Zollämtern sowie bei den Kammerdirektionen der Wirtschaftskammern zur Einsicht aufgelegt. Außerdem erfolgt die Kundmachung über elektronische Medien.



Anhebung Gewichtsgrenze bei Betonmischfahrzeugen und Bussen – Vorgehensweise – besondere Hinweise

Im BGBl. wurde verlautbart, dass die Anhebung der Gewichtsgrenzen bei zweiachsigen Autobussen von 18 t auf 19,5 t bzw. bei vierachsigen Betonmischern von 32 t auf 36 t hzG Mitte Juli angehoben wurde.

Was bedeutet dies für die genannten Fahrzeuggruppen?

Gemäß § 33 Abs. 3a, dritter Satz KFG, hat der Landeshauptmann Änderungen der Genehmigungsdaten eines Fahrzeugs auch ohne Änderungen am Fahrzeug zu genehmigen und in die Genehmigungsdatenbank einzutragen, da mit der Heraufsetzung des hzG-Wertes die einschlägigen Rechtsvorschriften verändert werden.

Vorgangsweise

Für die betroffenen Unternehmen, die planen die hzG-Werte entsprechend bei ihren Fahrzeugen auszunützen, empfiehlt sich folgende Vorgangsweise:

- Sofern nicht auf der Einzelgenehmigung/dem Typenschein ersichtlich ist, dass die geplanten höheren Gesamtgewichte durch das höchste technische Gesamtgewicht abgedeckt sind, empfiehlt

sich ein Gespräch mit dem Fahrzeughersteller/Fahrzeugaufbauer zu führen, ob die gewünschte Anpassung möglich ist.

- Wenn das betreffende Fahrzeug die entsprechenden höheren technischen Gesamtgewichte aufweist, ist beim jeweiligen Landeshauptmann eine Änderung dieser Werte gemäß dem geänderten KFG in der Einzelgenehmigung/Typengenehmigung zu beantragen. Im Zuge dieser Beantragung ist zu klären, ob die zuständige Stelle auch die Zulassungsbescheinigung neu ausstellen kann.

Wenn die Zulassungsbescheinigung beim Landeshauptmann nicht neu ausgestellt werden kann, ist dies von der Zulassungsstelle aufgrund der geänderten Typengenehmigung bzw. Einzelgenehmigung zu beantragen. Sollten die bisherigen Zulassungsdokumente nicht das Wort „Betonmischer“ in der Rubrik „A8 Aufbau“ aufweisen, wäre diesbezüglich eine

Änderung beim jeweiligen Landeshauptmann zu beantragen. Dieses Wort muss in der Typengenehmigung bzw. Zulassungsbescheinigung vorkommen, damit die höheren Gewichtswerte behördlich festgelegt werden können. Eine Diktion „Behälter für flüssige Güter“ ist in diesem Zusammenhang nicht zielführend! Auch wenn das Kraftfahrzeug neben der Betontrommel mit einem Kran, Förderband oder Betonpumpenanlage ausgestattet ist, ist der Begriff „Betonmischer“ als Aufbaubezeichnung wichtig und einzutragen.

Besondere Hinweise: Kraftfahrzeugsteuer Achslasten

Wir möchten darauf hinweisen, dass mit der Erhöhung des hzG auch eine höhere Kraftfahrzeugsteuer zu entrichten ist (diese richtet sich nach der Tonnage – siehe: Kfz Steuergesetz § 5 – Steuersatz). Ebenso sind – trotz höherem zulässigen Gesamtgewicht – die Achsgewichte entsprechend einzuhalten!

Fotos: © Thomas Graß/Fotolia.com

Verschiebung des Lkw-Fahrverbots auf der A1 Westautobahn zwischen Anschlussstelle Enns und Knoten Haid

Landesrat Anschober hat angekündigt, dass das Lkw-Fahrverbot auf der A1 Westautobahn zwischen der Anschlussstelle Enns und dem Knoten Haid für Fahrzeuge der Abgasklassen **EURO 0 bis 2 erst ab 1. Juli 2016** gelten soll. Eine Kundmachung der

Änderung im Landesgesetzblatt erfolgte noch nicht.

Nach der bisherigen Verordnung sollte das Fahrverbot für EURO 0 und 1 ab 1. Juli 2015 und für EURO 2 ab 1. Jänner 2016 gelten. Die Wirtschaft

bekommt damit eine längere Frist, sich auf das Verbot einzustellen. Bereits angebrachte Abgasklassenplaketten behalten natürlich weiter ihre Gültigkeit. Auch allenfalls bereits ausgestellte Ausnahmebescheide bleiben weiterhin gültig.

Futtermittelrichtlinie pastus+

Da Futtermittel einen wesentlichen Bestandteil in der Produktion von tierischen Lebensmitteln darstellen, ist deren Qualität und Sicherheit von großer Bedeutung. Deshalb wurde 2006 das Qualitätssicherungssystem pastus+ für Futtermittel im Rahmen der AMA Gütesiegel-Programme geschaffen. 2015 wurde nun auch der Transport in das Qualitätssicherungssystem pastus+ aufgenommen. Für die Teilnahme am System pastus+ und dem Recht pastus+ Futtermittel zu transportieren, ist der Abschluss eines pastus+ Lizenzvertrages sowie der Nachweis über die Einhaltung

der pastus+ Richtlinien durch eine zugelassene pastus+ Zertifizierungsstelle erforderlich. Wie Sie zu einem pastus+ Lizenzvertrag kommen, wie viel er kostet und welche Anforderungen an den Transport gestellt werden, finden Sie in einem – mit der AMA Marketing abgestimmten – Informationsblatt. Weitere Informationen zu pastus+ finden Sie auch auf der Homepage der AMA Marketing. Da Futtermittelunternehmen neben pastus+ auch über andere Zertifikate verfügen können, erkundigen Sie sich bitte vorab bei Ihrem Auftraggeber bzw. Kunden, welche Zertifizie-

rung dieser hat bzw. ob und welche Zertifizierungen von Ihnen verlangt werden. Sollte Ihr Auftraggeber keine pastus+ Zertifizierung von Ihnen verlangen, müssen Sie derzeit auch keinen Pastus+ Lizenzvertrag mit der AMA Marketing abschließen. Sollten Sie jedoch eine pastus+ Zertifizierung benötigen, müssen Sie sich mit der AMA Marketing in Verbindung setzen.

Alle Unterlagen finden Sie auf unserer Homepage
www.wko.at/stmk/transporteure



Tirol – Nachtfahrverbot

Beim Tiroler Nachtfahrverbot gilt derzeit bereits ein Lkw-Fahrverbot für sämtliche EURO-Abgasklassen, lediglich EURO-6-Lkws dürfen nachts auf der A12 Inntalautobahn fahren. Der Geltungsbereich umfasst künftig neben Lkws und Sattelzugfahrzeugen auch selbstfahrende Arbeitsmaschinen (jeweils mit/ohne Anhänger/Auf-

lieger) mit mehr als 7,5 t hzG. Nach geltender Rechtlage käme für EURO 6 ein Fahrverbot ab 2016. Das neue EURO-6-Nachtfahrverbot soll fünf Jahre später erfolgen, ab 2021. Die ältesten EURO-6-Fahrzeuge sind dann sieben Jahre alt. Das Land Tirol bekundet die Option einer weiteren Fristerstreckung, falls dann kei-

Pläne Land Tirol zum Lkw-Verkehr – sektorales Fahrverbot/Nachtfahrverbot, Ausdehnung/Fahrverbot schadstoffreiche Schwerfahrzeuge (A12)

Laut eines ORF-Berichtes hinsichtlich der aktuellen Pläne des Landes Tirol für den Lkw-Bereich ist sowohl eine Ausdehnung des Fahrverbots für schadstoffreiche Schwerfahrzeuge als auch die (3.) Wiedereinführung des sektoralen Fahrverbots geplant. Die neuesten Pläne orientieren sich nun am letzten EuGH-Urteil in dieser Causa, welche zuvor eine Reihe von gelinderen Maßnahmen vorschlägt:

Sektorales Fahrverbot:

Das Fahrverbot könnte im Herbst verordnet werden und Anfang März 2016 in Kraft treten. Die sechsmonatige Begutachtungsfrist werde man

auf jeden Fall einhalten. Man habe die Lehren aus dem Urteil des EuGHs, der die letzte Verordnung gekippt hat, gezogen. Bei der Wiedereinführung des sektoralen Fahrverbots sei man praktisch der Anleitung gefolgt, die die Generalanwältin gegeben hat. Gelten soll das sektorale Fahrverbot für bahntaugliche Güter wie Abfälle, Steine, Erde, Aushub, Rundholz und Kork, Nichteisen- und Eisenerze, Autos und Anhänger, Stahl, Marmor, Travertin sowie keramische Fliesen zwischen Kufstein und Ampass. Auf der Westachse fehlt mangels Rollender Landstraße eine taugliche Transportalternative auf der Schiene.

Quelle: <http://tirol.orf.at/news/stories/2716410/>



Burgenland plant neue Lkw-Fahrverbote zur Luftreinhaltung

Das bestehende Durchfahrtsverbot durch das Burgenland für ältere Lkws der Abgasklasse Euro 0 (Lkws älter als 23 Jahre) soll ab Herbst verschärft werden. Wegfallen wird die Ausnahme für den Ziel- und Quellverkehr. Zudem soll das Fahrverbot für leichte und schwere Lkws ausgedehnt wer-

den auf Fahrzeuge der Abgasklasse Euro 1 ab 1. Jänner 2016 (Lkws älter als 22 Jahre) sowie der Abgasklasse Euro 2 ab 1. Jänner 2017 (Lkws älter als 16 Jahre). Mit Lkws dieser Altersgruppen (Abgasklassen) darf das Bundesland Burgenland nicht mehr befahren werden.

Foto: © FMZ/Fotolia.com

Es gelten Ausnahmen, z. B. für bestimmte Werkverkehre (max. 4 Lkws bis 12 t hzG), aber auch für Fahrzeuge mit Spezialaufbauten, Schaustellerfahrzeuge, historische Fahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen sowie eine Kennzeichnungspflicht.

Fragen zur Abgasklassenkennzeichnung – Klarstellungen durch das Bundesministerium

Von Seiten des BMLFUW wurde auf die Fragen zur IG-L-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung und zu IG-L-Fahrverboten, die eine Differenzierung nach Abgasklassen vornehmen, wie folgt beantwortet:

Brauchen Lkws, die nach IG-L von einem Fahrverbot ausgenommen sind (z. B. Werkverkehr), eine Abgasplakette? Beispiel: Ein Lkw Euro 1, 3,5 t schwer hat eine Werkverkehrsausnahme von der Behörde bekommen. Muss zusätzlich noch eine Abgasplakette Euro 1 (schwarz) am Lkw angebracht sein?

Die Verpflichtung, ein Fahrzeug mit einer IG-L-Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette zu kennzeichnen, wird durch eine Verordnung des Landeshauptmannes gemäß § 10 iVm § 14 IG-L ausgelöst.

Im örtlichen Geltungsbereich einer solchen Verordnung, mit der ein nach Abgasklassen differenziertes Fahrverbot erlassen wurde, sind Fahrzeuge, die bereits auf Grundlage des Gesetzes (IG-L) von zeitlichen und räumlichen Beschränkungen ausgenommen sind (bspw. Einsatzfahrzeuge gemäß § 14 Abs. 2 Z 1 oder Fahrzeuge, die eine Individualausnahme für Kleinunternehmer gemäß § 14 Abs. 2 Z 4 erhalten haben) nicht verpflichtend nach der IG-L-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung (AbgKlassV) zu kennzeichnen. Jedoch ist in dem genannten Fall (Individualausnahme für Kleinunternehmer gemäß § 14 Abs. 2 Z 4) eine Kennzeichnung gemäß der IG-L-Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 397/2002 idF BGBl. II Nr. 212/2013, notwendig.

Brauchen Lkws, die nach einer Ausnahme eines Landes (z. B. sehr teure Spezialaufbauten) vom Fahrverbot nicht betroffen sind, eine Abgasplakette? Beispiel: Lkw, Bj 1994,

23 t schwer, mit Sonderaufbauten im Wert von 120.000 Euro, daher in Wien, NÖ und in der Steiermark nicht vom Fahrverbot erfasst. Braucht dieser Lkw eine schwarze Abgasplakette (Euro 1)?

An Fahrzeugen, die wegen eines anderen Umstandes oder einer anderen Eigenschaft als der Abgasklasse, oder einer Information, die aus der Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette ablesbar ist, von einem differenzierten Fahrverbot ausgenommen sind bzw. gar nicht davon betroffen sind, muss keine Kennzeichnung gemäß AbgKlassV angebracht werden. Dies trifft beispielsweise auf Ausnahmen für Fahrzeuge mit Spezialaufbauten zu.

Brauchen Pkws eine Abgasplakette?

Zurzeit besteht keine Verordnung eines Landeshauptmannes gemäß § 10 iVm § 14 IG-L, die ein nach Abgasklassen differenziertes Fahrverbot für Pkws zugelassene Kfz enthält. Der sachliche Geltungsbereich der derzeit geltenden Fahrverbotsverordnungen umfasst lediglich Lastkraftwagen, Sattelkraftwagen oder Sattelzugfahrzeuge. Aus diesem Grund besteht für Pkws derzeit auch keine Verpflichtung zur Kennzeichnung gemäß der AbgKlassV. Eine freiwillige Kennzeichnung ist aber jedenfalls möglich.

Lochung von Dieselpartikelfiltern auf der Abgasplakette: Muss eine Werkstatt die Lochung nur auf Antrag des Kunden durchführen?

Wenn einem Befugten gemäß § 5

AbgKlassV bekannt ist, dass bei einem Fahrzeug ein funktionstüchtiger Partikelfilter ordnungsgemäß eingebaut ist, hat im Zuge der Einstufung die Plakette im Feld „P“ gelocht zu werden. Wenn jedoch trotz vorhandenem und funktionstüchtigem Partikelfilter das Feld „P“ nicht gestanzt sein sollte, schadet dies nicht einer gültigen Kennzeichnung des Fahrzeugs. Andererseits liegt keine rechtskonforme Kennzeichnung gemäß AbgKlassV vor, wenn das „P“ gestanzt wurde, aber kein Partikelfilter eingebaut ist.

Dürfen die Abgasplaketten auch außerhalb der Räumlichkeiten der ermächtigten Stellen (§ 5 Abs. 1 AbgKlassV) ausgegeben werden? Wenn ja, darf das auch außerhalb des Wirkungsbereiches erfolgen, für den der ermächtigende Landeshauptmann zuständig ist? Wäre es z. B. zulässig, dass eine österreichische Werkstatt einen Mitarbeiter nach Ungarn sendet, um dort Abgasplaketten auszustellen und auszugeben?

Befugte gemäß § 5 AbgKlassV können auch in einer von ihnen eingerichteten Außenstelle die Einstufung und Kennzeichnung von Fahrzeugen durchführen. Jedoch muss an einer solchen Außenstelle sowohl die ausreichende technisch-fachliche Expertise als auch die notwendige Infrastruktur (Stanzgeräte, Computer mit Internetanschluss etc.), die für einen gewissenhaften Kennzeichnungsvorgang notwendig ist, vor Ort sichergestellt werden. Die Zuordnung der Außenstelle und der von dieser ausgehändigten Bestätigung gemäß § 5 Abs.

3 AbgKlassV zur jeweiligen gemäß § 57a KFG ermächtigten Stelle muss klar erkennbar und für jedermann nachvollziehbar sein. Der Befugte muss jederzeit die Kontrolle und die alleinige Verfügungsgewalt über die Außenstelle und die dort tätigen Mitarbeiter/innen innehaben. Beispielsweise weisen Auslagerungen an fremde Betriebe oder ähnliche Konstruktionen (bspw. Franchise) nicht die notwendige Nähe zum Befugten auf und sind daher nicht zulässig.

Sind Fahrzeughandelsbetriebe, die im Auftrag des Bevollmächtigten gemäß § 29 Abs. 2 KFG Fahrzeuge verkaufen, verpflichtet, in einem Gebiet mit Abgasplakettenspfliekt für diese Klasse die Neuwagen mit einer Abgasplakette zu versehen? Wenn nein, wie soll ein Käufer eines Lkw bis 3,5 t legal vom Ort des Verkaufes zu einer Werkstatt gelangen, da ja die Abgasplakette bei Kfz bis 3,5 t nur durch einen Befugten nach § 5 AbgKlassV aufgeklebt werden darf?

Grundsätzlich besteht keine Pflicht für Befugte gemäß § 5 AbgKlassV, eine Kennzeichnung von Fahrzeugen auch tatsächlich durchzuführen und den Kunden anzubieten.

Weiters kann festgehalten werden, dass grundsätzlich für jedes Fahrzeug, das im örtlichen Geltungsbereich einer differenzierten Fahrverbotsverordnung gemäß § 10 iVm 14 IG-L betrieben wird, sowohl das entsprechende Fahrverbot als auch die Kennzeichnungspflicht anzuwenden sind. Jedoch muss die Möglichkeit bestehen, eine Kennzeichnung des Fahrzeugs vornehmen zu lassen. Deshalb ist bei einer einmaligen, unvermeidlichen Fahrt eines Fahrzeugs im Geltungsbereich einer diesbezüglichen VO in jenen Fällen von einer Bestrafung abzusehen, in denen diese Fahrt zur nächstgelegenen Werkstatt (Befugten ge-

mäß § 5 AbgKlassV) führt, in der die Kennzeichnung des Fahrzeugs vorgenommen wird.

Wie können ausländische Betriebe ohne Strafe die Plakette erlangen, wenn z. B. der Weg zur Ausgabestelle durch ein Sanierungsgebiet führt oder eine grenznahe Ausgabestelle die passenden Plaketten nicht lagernd hat?

Wie bereits ausgeführt, muss die Möglichkeit bestehen, dass jedes Fahrzeug gekennzeichnet werden kann. Deshalb ist auch in diesem Fall bei einer Fahrt zur nächstgelegenen Werkstatt (Befugten gemäß § 5 AbgKlassV), bei der eine Kennzeichnung durchgeführt werden wird, von einer Bestrafung wegen fehlender Kennzeichnung abzusehen, wenn eine Kennzeichnung aufgrund des Fahrstreckenverlaufes nicht bereits zuvor möglich gewesen wäre.

Gelten Tempobeschränkungen nach IG-L („Lufthunderter“) auch für Kfz, die mit ausschließlich elektrischem Antrieb eine Mindestreichweite von 50 km aufweisen? Gilt für solche Kfz nicht die Höchstgeschwindigkeit nach StVO?

kehrssicherheit auswirken würde und ein unverhältnismäßig hoher Aufwand sowie Kosten für die Kontrolle und Beweisführung verbunden wären.

Benötigt der Zulassungsbesitzer eines Kfz, das von einem Fahrverbot nach einem Maßnahmenkatalog nicht erfasst ist (weil bessere Abgasklasse), eine Abgasplakette auch für das Parken in diesem Gebiet? Beispiel: Ist ein in Wien geparkter Lkw der Euroklasse 4 ab 1. Jänner 2015 strafbar, wenn er noch keine Abgasplakette aufweist?

Die derzeitig gültigen Verordnungen sind als Fahrverbote formuliert, so dass der Akt der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs als möglicher Verstoß gegen ein solches Verbot bzw. gegen die Kennzeichnungspflicht zu werten ist; nicht also das Parken. Ab wann ein Fahrzeug in Betrieb genommen wird, kann in Anlehnung an die StVO verstanden werden.

Müssen Lkws, die ein blaues Probekennzeichen haben, auch mit einer Abgasklassenplakette gekennzeichnet sein?

Grundsätzlich gibt es weder im IG-L und der AbgKlassV noch in einer derzeitig gültigen Verordnung eines Landeshauptmannes eine Ausnahme für Fahrzeuge, die auf die Art des Kennzeichens des Fahrzeugs abstellt. Deshalb gilt grundsätzlich die Kennzeichnungspflicht auch für Fahrzeuge mit Probekennzeichen. Der Grundsatz, dass die Möglichkeit bestehen muss, ein Fahrzeug zu kennzeichnen, gilt auch in diesem Fall. Deshalb ist auch in diesem Fall bei einer Fahrt zur nächstgelegenen Werkstatt (Befugten gemäß § 5 AbgKlassV), bei der eine Kennzeichnung durchgeführt werden kann, von einer Bestrafung wegen einer fehlenden Kennzeichnung abzusehen.

ADR – Ende der allgemeinen Übergangsfrist

Wir möchten Sie auf folgende geänderte Bestimmungen seit 1. Juli 2015 im ADR aufmerksam machen:

Stoffe und Gegenstände des ADR durften, sofern nichts anderes vorgeschrieben ist, bis zum 30. Juni 2015 nach den geltenden Vorschriften des ADR 2013 befördert werden.

Die Anwendung der Vorschriften nach dem ADR 2009 für die in begrenzter Menge verpackten gefährlichen Güter und damit auch die Verwendung der „alten“ Kennzeichen

für die begrenzte Menge lief ebenfalls mit 30. Juni 2015 endgültig ab.

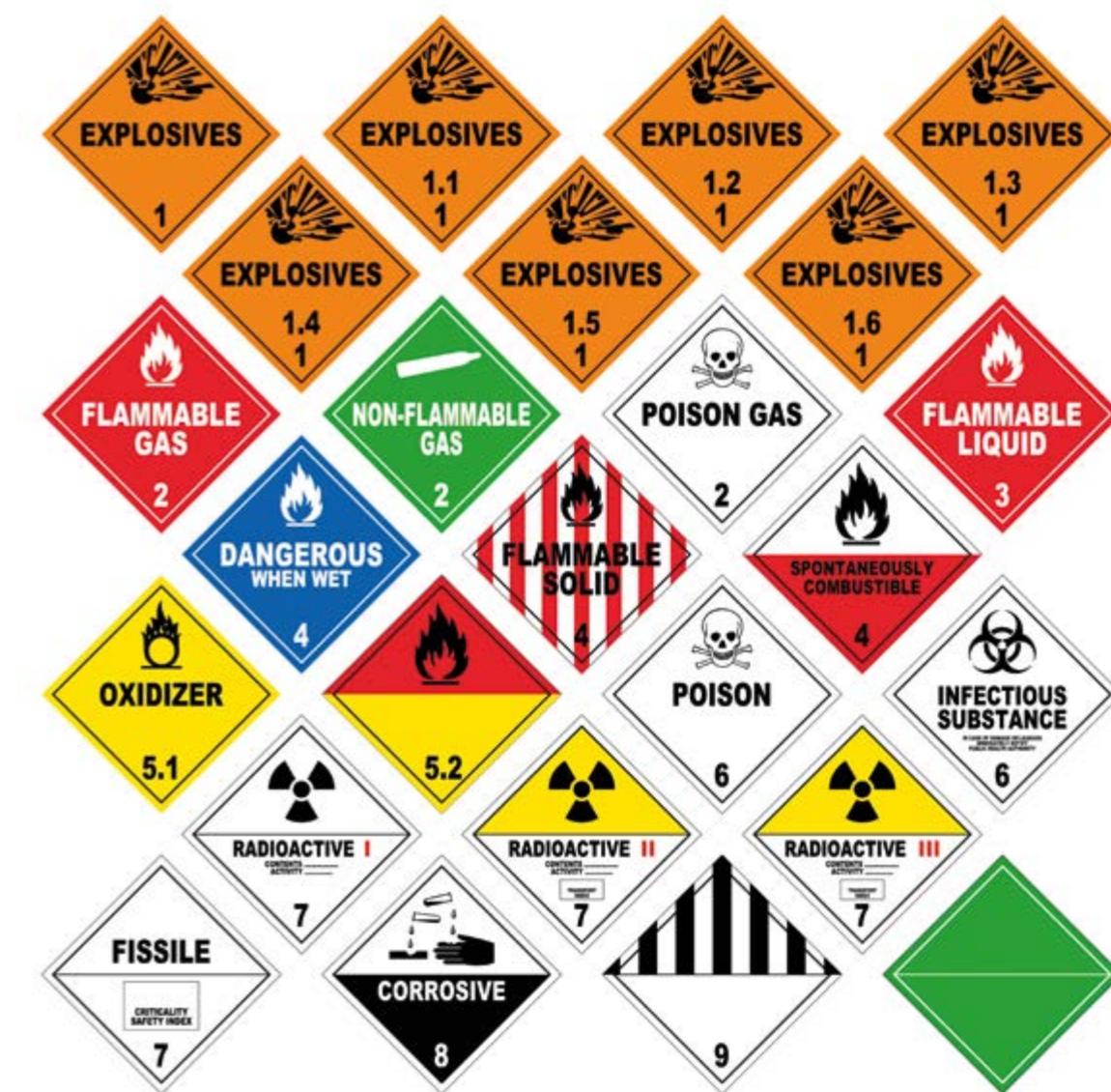
Seit 1. Juli 2015 gelten für Gefahrguttransporte daher nur mehr die Regelungen des ADR 2015.

Bitte beachten Sie die weiteren Übergangsvorschriften, u. a.:

- Weiterverwendung der alten Kennzeichnung für „UMVERPACKUNG“ und „BERGUNG“ bis 31. Dezember 2015;

- Weiterverwendung der alten Gefahrzettel bis 31. Dezember 2016;
- Weiterverwendung der bisherigen „Schriftlichen Weisungen“ bis 30. Juni 2017.

Die Übergangsvorschriften sind in der konsolidierten Fassung des ADR 2015 (Kapitel 1.6, S. 35 ff) unter folgendem Link nachzulesen:
<https://www.wko.at/Content.Node/branchen/b/TransportVerkehr/ADR-2015.pdf>



Informationsangebot EU-Formblatt lenkfreie Tage – manueller Nachtrag im Kontrollgerät

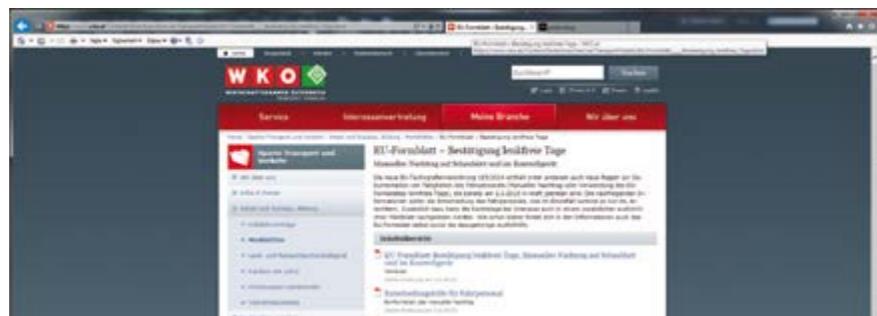
Nach monatelangen mühevollen Verhandlungen mit dem Innenministerium und der Bundesanstalt für Verkehr im BMVIT (BAV) ist es gelungen, zum Thema „EU-Formblatt lenkfreie Tage – manueller Nachtrag“ eine gemeinsam erarbeitete und mit den Behörden abgestimmte Informationsunterlage zur Verfügung zu stellen. Die Unterlage ist in Form von 3 Tabellen (1 Tabelle je Kontrollgerätetyp) als Entscheidungshilfe für Fahrpersonal mit kurzer Einleitung/Erläuterung konzipiert und stellt den kleinsten gemeinsamen Nenner dar, der in den vielen Gesprächen und Diskussionen gefunden werden konnte. Ergänzt werden die Tabellen durch ein von der WKÖ erstelltes ausführliches Merkblatt, welches interessierte Leser mit weiteren Detailinfos versorgen soll.

Seitens des BMI wurde dies jedenfalls ausdrücklich zugesagt und auch die Verwendung der Tabellen als Schulungsunterlage für die Kontrollorgane versprochen.

Sämtliche weiterführenden Informationen sind bereits auf der Homepage der Bundessparte abrufbar: <http://wko.at/bstv>

ACHTUNG: Hervorzuheben ist, dass das Informationsangebot derzeit

ausschließlich auf den innerstaatlichen Verkehr abgestimmt ist. Für den grenzüberschreitenden Verkehr gibt es keine abgestimmte bzw. einheitliche Auskunftspraxis, da nicht bekannt ist, wie die europarechtlichen Vorgaben – die im Übrigen derzeit im Wege der „Enforcement Working Group“ überprüft/überarbeitet werden – in den anderen MS umgesetzt wurden bzw. praktiziert/kontrolliert werden.



EU-FORMBLATT – BESTÄTIGUNG LENKFREIE TAGE MANUELLER NACHTRAG AUF SCHAUBLATT UND IM KONTROLLGERÄT

Die europäische Kommission stellt ein elektronisches und druckfähiges Formblatt für jene Fälle zur Verfügung, in denen ein Fahrer seiner Aufzeichnungs/Mitführverpflichtung beim Einsatz eines digitalen oder analogen Kontrollgerätes aus bestimmten Gründen nicht nachkommen kann. Ob und wann dieses Formblatt zu verwenden ist, hängt primär davon ab, ob eine Dokumentation der Fahrertätigkeiten auf dem Schaublatt oder der Fahrerkarte möglich ist.

Das Formblatt soll dann verwendet werden, wenn die Aufzeichnung von Tätigkeiten des Fahrpersonals aus objektiven/technischen Gründen nicht direkt im Kontrollgerät (über Fahrerkarte bzw. Schaublatt) möglich ist. Das Formblatt ist in allen Mitgliedsstaaten gemeinsam mit den vollständigen Aufzeichnungen aus dem Kontrollgerät als Nachweis im Rahmen von Straßenkontrollen zu akzeptieren.

Das elektronisch ausfüll- und speicherbare EU-Formblatt ist abrufbar unter:
<http://tinyurl.com/c6975mg>

Mit den vorliegenden Informationen sollen der praktische Umgang mit dem Formblatt sowie die betriebliche Praxis bei „lenkfreien Tagen“ erleichtert werden.

Zweck des Formblattes

Die EU-Verordnung 165/2014 (Kontrollgerät-VO) regelt, dass jeder Fahrer eines Fahrzeugs mit analogem oder digitalem Kontrollgerät bei Straßenkontrollen folgende Dokumente vorweisen muss:

- Schaublätter des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage (bei Fahrzeugen mit analogem Kontrollgerät oder im Mischbetrieb),

- Alle vorgeschriebenen handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucke des laufenden Tages und der vorhergehenden 28 Kalendertage (bei Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät oder im Mischbetrieb),
- Fahrerkarte (soweit vorhanden).

Wenn ein Fahrer für den geforderten Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage (oder Teile davon) diese Dokumente nicht vorlegen kann, muss er dem Kontrollorgan eine nachvollziehbare Begründung dafür abgeben. In bestimmten Fällen kann der Fahrer mit dem korrekt ausgefüllten Formblatt (in allen EU-Mitgliedsstaaten anzuerkennen) diese Begründung für die fehlenden Dokumente erbringen, soweit nicht ohnehin ein händischer Nachtrag auf dem Schaublatt oder im digitalen Kontrollgerät (Fahrerkarte) möglich ist.

Inhalt des Formblattes

Das Formblatt soll vom Fahrer in jenen Fällen verwendet werden, in denen er die geforderten Dokumente deshalb nicht vorweisen kann, weil er

- sein Arbeitsverhältnis erst innerhalb der letzten 28 Tage begonnen hat (Punkt 11 in Kombination mit Punkt 16 des Formblatts) oder
- krank war (Punkt 14) oder
- in Erholungsurlaub war (Punkt 15) oder
- andere Freizeiten als Urlaub konsumiert hat, wie z. B. Sonderurlaub, Zeitausgleich etc. (Punkt 16: „sich im Urlaub oder in Ruhezeit befand“) oder
- ein Fahrzeug außerhalb des Anwendungsbereiches der VO 561/2006 gelenkt hat (z. B. Fahrzeuge im regionalen KFL-Verkehr bis 50km – Punkt 17) oder
- andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten gemäß Art. 6 Absatz 5 der VO 561/2006 erbracht hat

- (Punkt 18) oder
- sich in Bereitschaft befand („zur Verfügung stand“ – Punkt 19).

Formblatt auch bei Teilzeitbeschäftigung verwendbar?

Das BMVIT hat mit Erlass vom 28. April 2010 klargestellt, dass unter Punkt 16 „sich im Urlaub oder in Ruhezeit befand“ auch jene Zeiten/Tage über das Formblatt zu erfassen sind, in denen ein teilzeitbeschäftigter Lenker arbeitsfrei ist und keine anderen Arbeiten (sei es beim selben oder einem anderen Arbeitgeber) erbringt.

Formblatt für Aufzeichnung von täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten?

Für die verpflichtend einzuhaltenden täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten darf das Formblatt weder vom Unternehmen verwendet noch von der Behörde zur Kontrolle der Einhaltung dieser Zeiten verlangt werden.

Voraussetzungen der Gültigkeit des Formblatts

Das Formblatt darf nicht handschriftlich ausgefüllt und muss dem Fahrer im Original mitgegeben werden.

Die Vorlage einer Kopie oder einer Faxbestätigung ist in der Regel (siehe Tipp) nicht zulässig! Das Formblatt ist auch vom selbst fahrenden Unternehmer zu verwenden. Dieser unterzeichnet das Formblatt sowohl als Vertreter des Unternehmens wie auch als Fahrer.

Das Formblatt muss vor jeder Fahrt ausgefüllt und von Unternehmen und Fahrer unterschrieben werden (Formblatt in Deutsch ist ausreichend).

Tipp

Im nationalen – nicht grenzüberschreitenden – österreichischen Verkehr kann statt dem Original-Formblatt bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände auch eine Fax- oder E-Mail-Bestätigung bei einer Kontrolle vorgelegt werden. Ob Fax- oder E-Mail-Bestätigungen auch in anderen EU-Mitgliedsstaaten akzeptiert werden, hängt von den jeweiligen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ab (Detailinfo bei den WKÖ-AußenwirtschaftsCentern)!

Das Formblatt ist nur gültig, wenn es von einem Vertreter des Unternehmens und vom Fahrer vor Antritt der Fahrt unterzeichnet wurde. Vertreter des Unternehmens sind

- die zur Vertretung nach außen Berufenen (Inhaber, Geschäftsführer, Vorstand etc.)
- Personen mit entsprechender Anordnungsbefugnis im Unternehmen (z. B. Disponenten, verantwortliche Beauftragte mit klar abgegrenztem Verantwortungsbereich gemäß VStG).

Manuelle Nachtragspflicht hat Vorrang gegenüber Formblatt

Sowohl in der EU-VO 165/14 (Art. 34) als auch im Kraftfahrgesetz (§ 102 a) ist geregelt, dass Fahrer, die sich nicht im Fahrzeug aufhalten und daher das eingebaute Kontrollgerät nicht bedienen können, folgende Zeiträume manuell über das Schaublatt bzw. die Fahrerkarte nachtragen müssen:

- Andere Arbeiten (das sind alle Arbeiten für irgendeinen Arbeitgeber außer Lenktätigkeit von „Verordnungs“-Fahrzeugen, sowie Lenktätigkeit von Fahrzeugen, die von der VO 561/2006 ausgenommen sind),

- Bereitschaftszeiten (v. a. Zeiten der Fahrzeugbegleitung auf der Fähre oder im Zug, Zeiten als Beifahrer oder in der Schlafkabine im Mehrfahrerbetrieb),
- Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten (primär Tages- und Wochenruhezeiten).

Vorsicht!

Die manuelle Nachtragspflicht hat daher Vorrang gegenüber dem EU-Formblatt. Das Formblatt ist immer nur dann auszufüllen, wenn Kontrollgeräteaufzeichnungen, einschließlich des manuellen Eintrags von Daten, aus objektiven/technischen Gründen nicht möglich sind. Grundsätzlich soll eine Aufzeichnung der Tätigkeiten immer zuerst über das Kontrollgerät (analog/digital) erfolgen. Nur wenn dies nicht möglich ist, ist das Formblatt zu verwenden.

Als Grundregel gilt

- Solange im analogen Kontrollgerät ein Schaublatt eingelegt ist, bzw. im digitalen Kontrollgerät die Fahrerkarte gesteckt ist, sind Tätigkeiten des Fahrpersonals laufend am eingelegten Schaublatt bzw. der gesteckten Fahrerkarte mit dem jeweiligen Tätigkeitsymbol zu erfassen. In diesen Fällen ist daher grundsätzlich weder ein manueller Nachtrag noch das Ausfüllen eines EU-Formblattes notwendig.
- Sobald das Schaublatt aus dem analogen bzw. die Fahrerkarte aus dem digitalen Kontrollgerät entnommen wurde, sind alle Tätigkeiten, die bis zum neuerlichen Einlegen desselben oder eines neuen Schaublattes bzw. bis zum neuerlichen Einsticken der Fahrerkarte durchgeführt wurden, entweder mit manuellem Nachtrag oder mit dem EU-Formblatt zu dokumentieren.

Vorgangsweise beim analogen Kontrollgerät

Andere Arbeiten und Bereitschaftszeiten sind über das Schaublatt aufzuzeichnen, soweit sie innerhalb des 24-Stunden-Zeitraumes des eingelegten Schaublattes liegen (z. B. Beladung/Entladung, Lenken eines ausgenommenen Fahrzeugs). Erstrecken sich solche Tätigkeiten über einen längeren Zeitraum und kann kein Schaublatt in das Kontrollgerät eingelegt werden (z. B. mehrere Tage „Innendienst“ oder Lenken eines ausgenommenen Fahrzeugs) ist eine Erfassung über das Schaublatt/über mehrerer Schaublätter ohne enormen administrativen Aufwand nicht möglich. In diesem Fall können diese Zeiten mit dem EU-Formblatt dokumentiert werden.

Bei **grenzüberschreitenden Verkehren** sollte aus Gründen der Rechtssicherheit die wöchentliche Ruhezeit **ausschließlich durch Verwendung des 24-Stunden-Rasters** auf der Rückseite des Schaublattes eingetragen werden.

Beispiel:

Beginn Arbeitszeit: Freitag 8.00
Beginn Ruhezeit: Freitag 18.00
Ende Ruhezeit: Montag 8.00

Vorsicht!

Schaublätter dokumentieren immer nur für den Zeitraum von 24 Stunden ab dem Beginn der jeweiligen Tagesarbeitszeit und dürfen außerhalb dieses Zeitraumes nicht benutzt werden.

Arbeitsunterbrechungen innerhalb des 24-Stunden-Zeitraumes des eingelegten Schaublattes – z. B. Lenkpause, Ruhepause – sind über das eingelegte Schaublatt zu erfassen.

Tagesruhezeiten sind entweder mit dem Zeitgruppenschalter am eingelegten Schaublatt aufzuzeichnen, oder (wenn das Schaublatt nach Ende der Arbeitszeit aus dem Kontrollgerät entnommen wird) am 24-Stundenraster auf der Rückseite des Schaublattes festzuhalten.

Wöchentliche Ruhezeiten sind durch entsprechenden handschriftlichen Eintrag auf dem Schaublatt zu erfassen. Das Formblatt ist in diesen Fällen nicht zu verwenden.

Der Eintrag erfolgt (geregelt durch Erlass des BMVIT¹, Punkt 3.2.2.1.) durch Eintrag der Ruhezeit am Schaublatt des Arbeitstages vor Beginn der Ruhezeit.

Beispiel: Ende Arbeit Freitag 18.00, Wiederbeginn Arbeit Montag, 8.00. Nach Einlegen

des Schaublattes für Montag bei Arbeitsbeginn wird auf dem Freitag-Schaublatt eingetragen: Ruhezeit Freitag 18.00 bis Montag 8.00

Vorgangsweise beim digitalen Kontrollgerät

Solange die Fahrerkarte gesteckt ist, werden sowohl die Lenktätigkeit als auch die oben genannten Tätigkeiten (Andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen, Ruhezeiten) entweder vom Kontrollgerät automatisch oder durch manuelle Auswahl des Fahrers erfasst.

Allgemeines zur täglichen und wöchentlichen Ruhezeit für alle digitalen Kontrollgeräte

Bei Antritt der täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit kann die Fahrerkarte unter folgenden Voraussetzungen im Kontrollgerät (gesteckt) bleiben²:

- Es darf keine andere Person Zugang zum Kraftfahrzeug (und zur Fahrerkarte) haben.
- Es muss durch den Fahrer sicher gestellt werden, dass bei Kontrollgeräten, die nicht automatisch bei „Zündung aus“ auf Ruhezeit umstellen, das „Ruhezeitsymbol“ am Kontrollgerät ausgewählt wird.

Ein manueller Nachtrag ist daher in diesem Fall nicht erforderlich.

Digitale Kontrollgeräte der 1. Generation

Dies sind primär Kontrollgeräte aus der Einführungszeit, wie z. B. DTCO 1381 mit dem Software Release 1.0 bis 1.2, das nur manuellen Nachtrag von maximal 24 Stunden seit der letzten Fahrerkartenentnahme zulässt.

Andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten

Diese Zeiten sind grundsätzlich im Kontrollgerät (Fahrerkarte) manuell nachzutragen. Soweit ein manueller Nachtrag technisch nicht möglich ist, sind diese Zeiten mit dem Formblatt zu erfassen.

Ruhezeiten

Bei Kontrollgeräten der 1. Generation ist ein Nachtrag für eine längere Zeit nicht möglich. Um den Verwaltungsaufwand zu minimieren sollte hier nur der Tag der letzten Kartenentnahme manuell abgeschlossen werden sowie der Tag, an dem die Fahrerkarte neu erlich gesteckt wird ab 00:00 bis zum Stecken der Fahrerkarte. Am Beginn des neuen Arbeitstages ist nach Abschluss des manuellen Nachtrages ein Tagesausdruck aus dem Kontrollgerät anzufertigen und auf diesem der Nachtrag der noch fehlenden Daten händisch vorzunehmen.

Urlaub und Krankenstand

Diese Zeiten sind primär mit manuellem Nachtrag unter dem Bettsymbol zu erfassen. Soweit ein Nachtrag dieser Zeiten technisch nicht möglich ist, sind Urlaube und Krankenstandszeiten mit dem Formblatt zu dokumentieren (siehe oben: krank war - Punkt 14, oder in Erholungsurlaub war - Punkt 15).

Lenken eines von der VO 561/2006 ausgenommenen Fahrzeugs

Soweit ein Nachtrag dieser Zeiten technisch nicht möglich ist, erfolgt die Dokumentation mit dem EU-Formblatt (siehe oben: ein Fahrzeug außerhalb des Anwendungsbereiches der VO 561/2006 gelenkt hat – Punkt 17).

Digitale Kontrollgeräte der 2. Generation

Andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten, Ruhezeiten

Diese Zeiten sind grundsätzlich im Kontrollgerät (Fahrerkarte) manuell nachzutragen. Soweit ein manueller Nachtrag technisch nicht möglich ist, kann die Dokumentation mit dem Formblatt durchgeführt werden (siehe oben: ein Fahrzeug außerhalb des Anwendungsbereiches der VO 561/2006 gelenkt hat – Punkt 17).



Ruhezeiten

Bei Kontrollgeräten ab der 2. Generation ist jederzeit ein manueller Nachtrag mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Kontrollgerätes auf der Fahrerkarte (auch für einen längeren Zeitraum) möglich. Auch hier gilt: Wenn der manuelle Nachtrag mit einem zu hohen administrativen Aufwand verbunden ist (langer Zeitraum mit unterschiedlichen gemischten Tätigkeiten), kann der Zeitraum mit dem Formblatt dokumentiert werden.

Urlaub und Krankenstand (BMVIT-Erlass, Punkt 4.2.)

Bei diesen Zeiten gilt prinzipiell dieselbe Vorgangsweise wie bei „Andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen, Ruhezeiten“. Es ist daher grundsätzlich, soweit dies nicht im Einzelfall administrativ zu aufwändig ist, ein manueller Nachtrag vorzunehmen (unter dem Bettsymbol als Arbeitsunterbrechung oder Ruhezeit), andernfalls kann das Formblatt verwendet werden.

Lenken eines von der VO 561/2006 ausgenommenen Fahrzeugs

Diese Zeiten sind primär mit manuellem Nachtrag unter dem Hammersymbol zu erfassen. Soweit ein Nachtrag dieser Zeiten im Einzelfall administrativ zu aufwändig ist, kann die Dokumentation mit dem Formblatt durchgeführt werden (siehe oben: ein Fahrzeug außerhalb des Anwendungsbereiches der VO 561/2006 gelenkt hat – Punkt 17).

EU-FORMBLATT „LENKFREIE TAGE“ / KONTROLLGERÄT „MANUELLER NACHTRAG“

Entscheidungshilfe für Fahrpersonal von „Verordnungs-Fahrzeugen“ bei Tätigkeiten im innerstaatlichen Verkehr

Zur Frage, wann das EU-Formblatt zur Bescheinigung von Tätigkeiten verwendet werden soll, hat die Europäische Kommission (EK) in ihrer Leitlinie 5 (Guidance Note 5) festgehalten, dass Tätigkeiten des Fahrpersonals grundsätzlich mit dem Kontrollgerät im Wege der Fahrtenbeschreibung entweder laufend oder durch manuellen Nachtrag zu erfassen und zu dokumentieren sind. Das Formblatt soll daher nur in jenen Fällen verwendet werden, in denen die Erfassung mit dem Kontrollgerät aus „objektiven/technischen Gründen“ nicht möglich ist.

Objektive/technische Gründe können im Wesentlichen dann vorliegen, wenn

- Aufzeichnungen mit dem Kontrollgerät (manueller Nachtrag) einen zu hohen administrativen Aufwand darstellen, der vom jeweiligen Fahrpersonal mit einem vernünftigen bzw. verhältnismäßigen Zeitaufwand nicht bewältigt werden kann,
- Aufzeichnungen aus technischen Gründen nicht oder nicht vollständig mit dem Kontrollgerät vorgenommen werden können (bei Kontrollgeräten der „1. Generation“, bei denen ein manueller Nachtrag nicht oder nur eingeschränkt möglich ist).

Erläuterungen zu den nachfolgenden Tabellen

In den nachfolgenden Tabellen ist beispielhaft dargestellt, wie Fahrpersonal, je nach eingesetztem Kontrollgerät, bei der Aufzeichnung der Tätigkeiten vorgehen soll.

Zu Variante I – Analoges Kontrollgerät

Solange ein Schaublatt eingelegt ist, erfolgt die Aufzeichnung mit dem eingelegten Schaublatt. Sobald ein Schaublatt entnommen wurde und erst später dasselbe oder ein neues Schaublatt eingelegt wird, muss die dazwischenliegende Zeit durch „manuellen Nachtrag“ erfasst werden. Wenn dieser Zeitraum von kurzer Dauer ist bzw. über einzelne Tage nicht hinausgeht (z. B. in den Fällen der täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit), ist ein Nachtrag am Schaublatt möglich und in der Regel auch zumutbar. Handelt es sich um einen längeren Zeitraum (z. B. mehrtägiger/mehrwochiger Urlaub/Krankenstand, ist ein Nachtrag – mit vielen einzelnen Schaublättern – in aller Regel zu aufwändig und daher das Formblatt zu empfehlen.

Zu Variante II – Digitales Kontrollgerät – 1. Generation

Soweit das Kontrollgerät technisch dazu in der Lage ist, sind Tätigkeiten, bei denen sich das Fahrpersonal nicht im Fahrzeug befunden hat und eine Fahrerkarte gesteckt war, mit manuellem Nachtrag zu erfassen. Ist der manuelle Nachtrag technisch nicht möglich, ist das Formblatt zu verwenden (ausgenommen für die „normale“ tägliche oder wöchentliche Ruhezeit, die nicht mit dem Formblatt zu dokumentieren ist).

Der Nachtrag der wöchentlichen Ruhezeit kann an folgendem Beispiel erläutert werden:

Beginn Ruhezeit und daher Entnahme der Fahrerkarte: Freitag 18.00, **Ende Ruhezeit** und neuerliches Stecken der Fahrerkarte: Montag 8.00.

Nach Einsticken der Fahrerkarte am Montag ist zunächst der Tag der letzten Kartenentnahme (Freitag) manuell abzuschließen und daher von 18.00 bis 24.00 „Ruhezeit“ unter dem Bettsymbol nachzutragen. Im nächsten Schritt ist für Montag von 0.00 bis 8.00 ebenfalls „Ruhezeit“ unter dem Bettsymbol nachzutragen. Danach ist ein Tagesausdruck aus dem Kontrollgerät anzufertigen. Auf diesem ist sodann die fehlende Zeit von Samstag 0.00 bis Sonntag 24.00 händisch als wöchentliche Ruhezeit zu vermerken. Damit ist dann die gesamte wöchentliche Ruhezeit von Freitag 18.00 bis Montag 8.00 dokumentiert.

aller Regel wenig Zeit in Anspruch nehmen und keine besondere technische Herausforderung darstellen. Bei längeren Zeiträumen von mehreren Tagen oder sogar Wochen mit unterschiedlichen Tätigkeiten (gemischt Urlaub/Andere Arbeiten, Lenken eines ausgenommenen Fahrzeugs, etc.) kann der manuelle Nachtrag aufgrund der zeitlichen Inanspruchnahme und der damit verbundenen technischen Herausforderung für das Fahrpersonal praktisch unzumutbar sein. In derartigen Fällen ist es zulässig, die Tätigkeiten mit dem Formblatt zu dokumentieren.



EU-FORMBLATT „LENKFREIE TAGE“ / KONTROLLGERÄT „MANUELLER NACHTRAG“ ENTSCHEIDUNGSHILFE FÜR FAHRPERSONAL VON „VERORDNUNGS-FAHRZEUGEN“ BEI TÄGIGKEITEN IM INNERSTAATLICHEN VERKEHR

VARIANTE I: ANALOGES KONTROLLGERÄT (SCHAUBLATT)

Tätigkeit/Zeitgruppe	Verwendung EU-Formblatt	Manueller Nachtrag (Wenn Fahrpersonal sich nicht im Fahrzeug befunden hat und kein Schaublatt im Kontrollgerät eingelegt war)
<input checked="" type="checkbox"/> Andere Arbeiten (gemäß RL 2002/15/EG)		Manueller Nachtrag auf dem Schaublatt
<input checked="" type="checkbox"/> Bereitschaftszeit (gemäß RL 2002/15/EG)		Manueller Nachtrag auf dem Schaublatt
<input checked="" type="checkbox"/> Ruhezeiten Arbeitsunterbrechungen (tägliche und/oder wöchentliche Ruhezeiten)		Tägliche Ruhezeit: Manueller Nachtrag auf dem Schaublatt in jenen Fällen, in denen das Schaublatt aus dem Kontrollgerät entnommen wurde. Wöchentliche Ruhezeit: Empfohlen wird manueller Nachtrag auf dem Schaublatt für den Arbeitstag vor Ruhezeitbeginn ²
Erholungsuraub, Krankenstand, Sonstige Nichtarbeitszeiten		
Zwischenzeitliches Lenken eines von der VO 561/2006 ausgenommenen Fahrzeugs		

² Für wöchentliche Ruhezeit gemäß Erlass BMVIT- GZ. 179.723/0008-IV/ST4/2015 vom 1.4.2015, Punkt 3.2.2.1.

EU-FORMBLATT „LENKFREIE TAGE“ / KONTROLLGERÄT „MANUELLER NACHTRAG“
ENTScheidungshilfe für Fahrpersonal von „verordnungs-fahrzeugen“ bei tätigkeiten im innerstaatlichen verkehr

VARIANTE II: DIGITALES KONTROLLGERÄT - 1. GENERATION

GRUNDSÄTZLICH: IM VORDERGRUND STEHT DER MANUELLE NACHTRAG, AUßER AUS ADMINISTRATIVEN/TECHNISCHEM GRÜNDEN IST DIES NICHT MÖGLICH

Tätigkeit/Zeitgruppe	Verwendung EU-Formblatt	Manueller Nachtrag (Wenn Fahrpersonal sich nicht im Fahrzeug befunden hat und keine Fahrerkarte im Kontrollgerät eingeschoben war)
<input checked="" type="checkbox"/> Andere Arbeiten (gemäß RL 2002/15/EG)		GRUNDSÄTZLICH manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte
<input checked="" type="checkbox"/> Bereitschaftszeit (gemäß RL 2002/15/EG)	Wenn aus technischen Gründen manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte nicht möglich	GRUNDSÄTZLICH manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte
<input checked="" type="checkbox"/> Ruhezeiten Arbeitsunterbrechungen (tägliche und/oder wöchentliche Ruhezeiten)		<p>Tägliche Ruhezeit: Manueller Nachtrag in jenen Fällen, in denen die Fahrerkarte aus dem Kontrollgerät entnommen wurde. Wöchentliche Ruhezeit - Schritte in folgender Reihenfolge³:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Nach Stecken der Fahrerkarte am Beginn des ersten Arbeitstages nach der Ruhezeit: Abschluss des letzten Arbeitstages vor Ruhezeitbeginn 2) Manueller Nachtrag für den Zeitraum von 0.00 bis Einsticken der Fahrerkarte des aktuellen Tages 3) Anfertigung Tagesausdruck 4) Händische Ergänzung der noch fehlenden Zeiten am Ausdruck
Erholungsurlaub, Krankenstand, Sonstige Nichtarbeitszeiten		
Zwischenzeitliches Lenken eines von der VO 561/2006 ausgenommenen Fahrzeuges		

³ Für wöchentliche Ruhezeit gemäß Erlass BMVIT-GZ. 179.723/0008-IV/ST4/2015 vom 1.4.2015, Punkt 3.2.2.2. Absatz 2

EU-FORMBLATT „LENKFREIE TAGE“ / KONTROLLGERÄT „MANUELLER NACHTRAG“
ENTScheidungshilfe für Fahrpersonal von „verordnungs-fahrzeugen“ bei tätigkeiten im innerstaatlichen verkehr

VARIANTE III: DIGITALES KONTROLLGERÄT - 2. GENERATION

Tätigkeit/Zeitgruppe	Verwendung EU-Formblatt	Manueller Nachtrag (Wenn Fahrpersonal sich nicht im Fahrzeug befunden hat und keine Fahrerkarte im Kontrollgerät eingeschoben war)
<input checked="" type="checkbox"/> Andere Arbeiten (gemäß RL 2002/15/EG)		Manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte
<input checked="" type="checkbox"/> Bereitschaftszeit (gemäß RL 2002/15/EG)		Manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte
<input checked="" type="checkbox"/> Ruhezeiten Arbeitsunterbrechungen (tägliche und/oder wöchentliche Ruhezeiten)		Manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte ⁴
Erholungsurlaub, Krankenstand, Sonstige Nichtarbeitszeiten		Manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte ⁵ unter dem Symbol  Ruhezeiten Arbeitsunterbrechungen
Zwischenzeitliches Lenken eines von der VO 561/2006 ausgenommenen Fahrzeuges		Manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte unter dem Symbol  Andere Arbeiten

⁴ Für wöchentliche Ruhezeit gemäß Erlass BMVIT-GZ. 179.723/0008-IV/ST4/2015 vom 1.4.2015, Punkt 3.2.2.2. Absatz 1

⁵ Gemäß Erlass BMVIT-GZ. 179.723/0008-IV/ST4/2015 vom 1.4.2015, Punkt 4.2.

Alle Angaben in dieser Information erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich ist ausgeschlossen.

Stand: August 2015

Abfallbeförderung – Erleichterungen durch M287

Nach monatelangen Verhandlungen ist es gelungen, die alte M222 zu verlängern; die neue Regelung zur vereinfachten Beförderung bestimmter Abfälle wurde von der UNECE als „Multilaterale Vereinbarung M287“ veröffentlicht und ist daher nach derzeitigem Stand in Tschechien und Österreich anwendbar. Mit der Veröffentlichung im BGBl ist demnächst zu rechnen.

Zum Inhalt:

Der Umfang ist bei den Branchenteilnehmern bekannt und muss daher nicht näher erläutert werden. Die vereinfachten Transportbedingungen betreffen wie bisher die Klassifizierung, das Verpacken, die Angaben im Beförderungspapier, die Kennzeichnung, sowie die Beförderung in loser Schüttung. Neu hinzugekommen sind die Erleichterungen für die Beförderung von UN 3509 Altverpackungen, die abweichend von der Sondervorschrift 663 unter bestimmten Umständen auch Rückstände enthalten können, in „NUR“

bedeckten Fahrzeugen/Containern/Schüttgutcontainern befördert werden dürfen und wobei die Anbringung des Kennzeichens für umweltgefährdende Stoffe nicht erforderlich ist. Zudem dürfen entgegen 1.6.1.30

ADR die „alten“ Gefahrgutzettel/Kennzeichen nach dem ADR 2013 uneingeschränkt weiterverwendet werden.

Diese Vereinbarung ist vom 2. August 2015 bis 1. August 2020 gültig.



Multilaterale Vereinbarung M287 gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR über die Beförderung bestimmter Abfälle, die gefährliche Güter enthalten

1 Einleitung

- 1.1 Diese Vereinbarung gilt nur im Zusammenhang mit der Sammlung und Beförderung von Abfällen im Rahmen der jeweiligen abfallwirtschaftsrechtlichen Vorgaben.
- 1.2 Abweichend von den Bestimmungen des ADR dürfen jene Abfälle, die gefährliche Güter sind oder enthalten, unter den Bedingungen der nachstehenden Abschnitte 2 bis 7 befördert werden.
- 1.3 Diese Bestimmung gilt nicht für den Transport von Abfällen der Klassen 1, 6.2 und 7.

2 Klassifizierung

- 2.1 Vereinfachte Zuordnung
Die Einstufung gemäß 2.1.3.5.5

ADR darf auch angewendet werden auf

- a) UN 1950 Abfall-Druckgaspackungen und die Zuordnung als flüssiger Stoff, wenn das Auftreten einer flüssigen Phase nicht ausgeschlossen werden kann.
- b) Fehlwürfe

Sind Abfälle gemäß ADR auszustufen oder einer UN-Nummer zuzuordnen, so können Fehlwürfe, durch die anders zu klassifizierender Abfall beigebracht ist, der keine gefährlichen Reaktionen erwarten lässt und der keinen wesentlichen Einfluss auf die Gefahr der Gesamtmenge hat, unberücksichtigt bleiben.

Medikamente

Die Sondervorschrift 601 des Kapitels 3.3 ADR ist auch dann anwendbar, wenn die Abfälle der Medikamente nicht mehr in Handels- oder Haushaltspackungen abgepackt sind.

3 Verpackung

- 3.1 Es sind die gemäß Kapitel 3.2 Tabelle A für die betreffende UN-Nummer vorgesehenen Verpackungen zu verwenden.
- 3.2 Für folgende Abfälle dürfen nicht geprüfte Verpackungen oder geprüfte Verpackungen, deren zulässige Verwendungsdauer überschritten ist, verwendet werden:
 - a) Gefährliche Abfälle der Verpackungsgruppe III
 - b) Gefährliche Abfälle der Ver-

packungsgruppe II, die den in der Tabelle im Anhang mit UN-Nummer und Beschreibung festgelegten Abfällen entsprechen.

3.3 Die Verpackungen dürfen Verbeulungen oder Eindellungen aufweisen. Ihr Zustand und Inhalt sowie die Beförderungs-umstände dürfen die Einhaltung der Schutzziele der allgemeinen Verpackungsbestimmungen des Abschnittes 4.1.1 ADR nicht gefährden.

3.4 Abweichend von Sonder- vorschrift 663 dürfen UN 3509 Altverpackungen, leer, unge- reinigt, Rückstände enthalten, die nach ordnungsgemäßer Entleerung in der Verpackung zurückbleiben und nur mit erheblichem Aufwand entfernt werden können.

4 Beförderung in loser Schüttung

Für die Beförderung in loser Schüttung gelten folgende Ausnahmen:

4.1 UN 1950 Abfall-Druckgaspackungen, mit Ausnahme von undichten oder stark verformten, dürfen in gedeckten oder bedeckten Fahrzeugen, in geschlossenen Containern oder in bedeckten Großcontainern in loser Schüttung befördert werden.

Sie müssen nicht gegen un- absichtigtes Entleeren geschützt sein, vorausgesetzt, es werden Maßnahmen getroffen, um einen gefährlichen Druckaufbau und die Bildung einer gefährli- chen Atmosphäre zu verhindern. Durch bauliche oder sonstige Maßnahmen (wie Verwendung von absorbierendem Material oder dichter Wannen) muss sichergestellt werden, dass bei der Beförderung keine flüssigen Stoffe aus den Laderäumen der Fahrzeuge oder Container austreten.

Die Laderäume der Fahrzeuge oder Container, einschließlich ihrer Ausrüstung, sind vor der Befüllung zu untersuchen.

Fahrzeuge oder Container mit beschädigten Laderäumen dürfen nicht befüllt werden. Die Laderäume der Fahrzeuge oder Container dürfen nicht über die Höhe der Wände hinaus befüllt werden.

4.2 UN 3509 Altverpackungen, ungereinigt leer dürfen unter sonst gleichen Bedingungen gemäß Code BK1 oder VC1 anstelle von BK2 oder VC2 beför- dert werden. Das Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe ist in keinem Fall erforderlich.

5 Kennzeichnung der Versandstücke

Es gelten die in Kapitel 5.2 ADR für Versandstücke vorgesehenen Kenn- zeichnungsvorschriften mit folgen- den Abweichungen:

5.1 Die Gefahrzettel dürfen in der gemäß 5.2.2.1.6 ADR letzter Satz vorgesehenen Weise auch in solchen Fällen angebracht werden, in denen die Vorausset- zungen gemäß der genannten Bestimmung nicht vorliegen.

5.2 Das Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe ist nicht erforderlich.

6 Angaben im Beförderungspapier

Es gelten die in Abschnitt 5.4.1 ADR vorgesehenen Angaben im Beförderungspapier mit folgenden Ausnahmen:

6.1 Die gemäß 5.4.1.1 lit. f ADR anzugebende Menge kann auch geschätzt sein.

6.2 Für ungereinigte leere Umschließungsmittel gemäß 5.4.1.6 ADR darf anstelle von Angaben gemäß 5.4.1.1. lit. e ADR eine zur Unterschei- dung ausreichende allgemeine Beschreibung der betreffenden

Ladung oder des betreffenden Teiles der Ladung gefährlicher Güter, ohne Beifügung einer Anzahl, angegeben werden.

6.3 Der zusätzliche Aus- druck „umweltgefährdend“ gemäß 5.4.1.1.18 ADR ist nicht erforderlich.

6.4 Zusätzlich ist im Beförde- rungspapier zu vermerken: „Beförderung vereinbart gemäß 1.5.1 ADR (M287)“.

7 Sonstige Bestimmungen

7.1 Die Übergangsvorschrift des 1.6.1.30 gilt ohne Befristung.

7.2 Alle sonstigen Vorschriften des ADR sind anzuwenden.

8 Geltung

Diese Vereinbarung gilt für Beförde- rungen auf den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, welche die Vereinbarung unterzeichnet haben, vom 2. August 2015 bis zum 1. August 2020.

Wird sie vorher von einer Vertrags- partei, welche die Vereinbarung unterzeichnet hat, widerrufen, so gilt die Vereinbarung bis zum vorge- nannten Zeitpunkt nur noch für Beförderungen auf den Hoheitsge- bieten jener ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

*Geschehen in Wien, am 26. Juni 2015
Die für das ADR zuständige Behörde
der Republik Österreich:*

Othmar Krammer

Anhang - Nur für Abfälle, die den Eintragungen dieser Tabelle entsprechen, dürfen die erleichternden Bestimmungen gemäß 3.2 b) der Vereinbarung in Anspruch genommen werden

UN-Nr.	Benennung nach ADR	Eingeschränkt auf Abfall gemäß folgender Beschreibung
1263	FARBE	Altłacke, Altfarbe, Lack- und Farbschlamm, lösemittelhaltig und Farb- u. Lackverdünnungen, lösemittelhaltig und/oder schwermetallhaltig, sowie nicht voll ausgehärtete Reste in Gebinden (flüssige Phase nicht auszuschließen)
1268	ERDÖLDESTILLATE, N.A.G.	Petroleum
1325	ENTZÜNDBARER ORGANISCHER FESTER STOFF, N.A.G.	Verpackungen mit schädlichen Verunreinigungen, vorwiegend organisch, flüssig
1759	ÄTZENDER FESTER STOFF, N.A.G.	Verpackungen mit ätzenden Inhalten, fest
1866	HARZLÖSUNG	Harzrückstände, nicht ausgehärtet
1992	ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, GIFTIG, N.A.G.	Lösemittelgemische und lösemittelhaltige Schlämme, halogenhaltig
1993	ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	Kaltreiniger, Lösemittelgemisch und lösemittelhaltige Schlämme ohne halogenierte organische Bestandteile
2588	PESTIZID, FEST, GIFTIG, N.A.G.	Verpackungen mit giftigen Inhalten, fest
2811	GIFTIGER ORGANISCHER FESTER STOFF, N.A.G.	Verpackungen mit giftigen Inhalten, fest
3021	PESTIZID, FLÜSSIG, ENTZÜNDBAR, GIFTIG, N.A.G.	Altbestände von Pflanzen und Schädlingsbekämpfungsmitteln
3088	SELBSTERHITZUNGSFÄHIGER ORGANISCHER FESTER STOFF, N.A.G.	Filtertücher, Filtersäcke mit anwendungsspezifischen schädlichen Beimengungen, vorwiegend anorganisch
3175	FESTE STOFFE, DIE ENTZÜNDBARE FLÜSSIGE STOFFE ENTHALTEN, N.A.G.	Feste fett- und ölverschmutzte Betriebsmittel (Werkstättenabfälle)
3175	FESTE STOFFE, DIE ENTZÜNDBARE FLÜSSIGE STOFFE ENTHALTEN, N.A.G.	Lösemittelhaltige feste Betriebsmittel ohne halogenierte Bestandteile (nicht selbstentzündlich)
3175	FESTE STOFFE, DIE ENTZÜNDBARE FLÜSSIGE STOFFE ENTHALTEN, N.A.G.	Verpackungen mit schädlichen Verunreinigungen, vorwiegend organisch, flüssig
3243	FESTE STOFFE MIT GIFTIGEM FLÜSSIGEM STOFF, N.A.G.	Verpackungen mit giftigen Inhalten, flüssig
3244	FESTE STOFFE MIT ÄTZENDEM FLÜSSIGEM STOFF, N.A.G.	Verpackungen mit ätzenden Inhalten, flüssig
3264	ÄTZENDER SAURER ANORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	Säuren, Säuregemische mit anwendungs- spezifischen Beimengungen
3266	ÄTZENDER BASISCHER ANORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	Laugen, Laugengemische mit anwendungs- spezifischen Beimengungen
3286	ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	Reiniger; als entzündlich, ätzend, mindergiftig gekennzeichnet
3288	GIFTIGER ANORGANISCHER FESTER STOFF, N.A.G.	Verpackungen mit giftigen Inhalten, fest

Vignettenpreisverordnung 2015 veröffentlicht:

BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2015	Ausgegeben am 13. August 2015	Teil II
223. Verordnung: Vignettenpreisverordnung 2015		

223. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Festlegung der Vignettenpreise (Vignettenpreisverordnung 2015)

Auf Grund des § 12 des Bundesgesetzes über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – BStMG), BGBl. I Nr. 109/2002, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 99/2013, wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen verordnet:

- § 1. Der Preis einer Jahresvignette einschließlich Umsatzsteuer beträgt für
 - 1. einspurige Kraftfahrzeuge 34,10 Euro,
 und für
 - 2. mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt 85,70 Euro.
- § 2. Der Preis einer Zweimonatsvignette einschließlich Umsatzsteuer beträgt für
 - 1. einspurige Kraftfahrzeuge 12,90 Euro,
 und für
 - 2. mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt 25,70 Euro.
- § 3. Der Preis einer Zehntagesvignette einschließlich Umsatzsteuer beträgt für
 - 1. einspurige Kraftfahrzeuge 5,10 Euro,
 und für
 - 2. mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt 8,80 Euro.

§ 4. (1) Die Bestimmung des § 1 gilt für Jahresvignetten, die im Jahr 2016 zur Straßenbenützung berechtigen.

(2) Die Bestimmungen der §§ 2 und 3 gelten für Vignetten, die ab dem 1. Dezember 2015 zur Straßenbenützung berechtigen.

(3) Die Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Festlegung der Vignettenpreise (Vignettenpreisverordnung 2014), BGBl. II Nr. 263/2014, tritt mit Ablauf des 30. November 2015 außer Kraft.

Stöger



winkler – Ihr starker Partner rund ums Nutzfahrzeug

Winkler Austria GmbH
Westring 28, 4600 Wels
Tel. 07242 / 29029-0, E-Mail: wels@winkler.de
www.winkler.de

winkler
Das passt.



REIFEN
RECHBERGER
Nestelbach 76 8262 Ilz

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



Unsere Stärken:

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

DoubleCoin-Reifen:

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





Russland: Positive Entwicklung im Carnet TIR-Streit

Russland akzeptiert an 34 Zollstellen wieder TIR-Carnets

Wir wurden von der IRU darüber informiert, dass die russischen Zollbehörden ab sofort an 34 ausgewählten Zollstellen das Carnet TIR wieder akzeptieren.

Nach der Ankündigung des Russischen Föderalen Zolldienstes vom 10. Juni 2015 hinsichtlich der Wiederanerkennung von TIR-Carnets in

der Russischen Föderation, wurden letzte Woche insgesamt 34 Zollstellen bestimmt, an welchen das TIR-Carnet offiziell wieder anerkannt wird. Es handelt sich hierbei um Grenzübergänge zum Baltikum (Estland, Lettland, Litauen), zu Skandinavien (Finnland, Norwegen), zu Polen und der Ukraine, sowie zu Aserbaidschan, Georgien und der Mongolei.



Deutschland: Elektronisches Gefahrgut-Beförderungspapier

Lenker den Kontrollbeamten oder Rettungskräften die Daten zu den gefährlichen Gütern zugänglich machen. Bislang ist das elektronische Beförderungspapier anstelle einer schriftlichen Dokumentation für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, der Schiene und auf Binnenwasserstraßen zu verwenden. Bei Gefahrguttransporten muss der

teuren, alternativ zur Papierform, die notwendigen Informationen zu gefährlichen Gütern ab 2016 auf dem Tablet, dem Smartphone oder mittels OBU mitzuführen.

Die Neuregelung ist zunächst auf Deutschland und drei Jahre beschränkt. Grenzüberschreitende Gefahrgutverkehre sind also ausgenommen.



Deutschland: Die neuesten Änderungen beim MiLoG

Mit Ablauf der ersten 6 Monate seit Inkrafttreten des Mindestlohnge setzes und der damit verbundenen Meldepflichten müssen insbesondere Transportunternehmen neue Einsatzpläne melden. Hier hat es eine Änderung des vorgeschriebenen Formulares gegeben. Wir bitten um Beachtung.

Das Formblatt für die Meldung der sogenannten „Einsatzpläne“ nach dem deutschen Mindestlohn gesetz

hat sich geändert und kann über diesen Link <http://tinyurl.com/pemdsfc> heruntergeladen werden. Für rein mobile Tätigkeiten (also vor allem Lkw-Fahrer, Omnibus- und Taxifahrer) ist das adaptierte Formular 033037 (mobil) zu verwenden.

Materiell hat sich de facto nichts ge ändert. Auch bei der nun erforderlichen Angabe von Beginn, Ende und Zahl der Einsätze in Deutschland (bisher fehlte die Zahl) sind jeweils die gewissenhaft geschätzten „voraussichtlichen“ Daten gemeint. Ggf. sollten bei den einzelnen Fahrern

insofern nicht einfach der gesamte Zeitraum des Einsatzplanes angegeben werden, sondern die individuellen, aber weiterhin „voraussichtlichen“ Daten zu Beginn (erste Fahrt), Ende (letzte Fahrt) und Anzahl der Einsätze oder Fahrten.

Hierzu wird eine Klarstellung und Erläuterung nebst Hinweisen zum Ausfüllen unter dem obigen Link veröffentlicht werden.

Weitere Informationen erhalten Sie auf unserer Veröffentlichung auf unserer WKO.at-Seite: <http://tinyurl.com/nkflgp9>



Deutschland: Erleichterungen bei Aufzeichnungspflichten

Arbeitszeitaufzeichnungen können bei höheren Monatslöhnen und für Familienangehörige entfallen.

Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die ein verstetigtes Arbeitsentgelt von mehr als 2958 Euro brutto monatlich beziehen oder deren verstetigtes regelmäßiges Monatsentgelt brutto 2000 Euro überschreitet und der Arbeitgeber dieses Monatsentgelt für die letzten vollen zwölf Monate (Zeiten ohne Anspruch auf Arbeitsentgelt bleiben unberücksichtigt)

nachweislich gezahlt hat, sind Arbeitszeitaufzeichnungen nach dem MiLoG (täglich Beginn, Ende und Dauer der Arbeitszeit) entbehrlich (§ 1 Abs. 1 Mindestlohdokumentationspflichtenverordnung (MiLoDokV)).

Ebenfalls entbehrlich sind Arbeitszeitaufzeichnungen nach dem MiLoG und dem AEntG für im Betrieb des Arbeitgebers im Rahmen eines

Arbeitsverhältnisses **arbeitende Ehegatten, eingetragene Lebenspartner, Kinder und Eltern** des Arbeitgebers. Näheres hierzu unter <http://tinyurl.com/obwp7ew>

An den übrigen Vorschriften – insbesondere den erleichterten Meldepflichten für die Transportbranche – hat sich nichts ge ändert.



Deutschland: Vertragsverletzungsverfahren zur Pkw-Maut eröffnet

Um das Interesse am deutschen Mindestlohn gesetz und den zahlreichen Nebenbestimmungen wach zu halten gibt der deutsche Zoll eine neue Faxnummer für die Meldungen des Transportgewerbes („ausschließlich mobile Tätigkeiten“) bekannt. Diese Meldungen der Formulare für ausschließlich mobile Tätigkeiten (033037 und 033038 mobil) sollen künftig an die Faxnummer 0049 221 96 48 72 gerichtet werden. Die übrigen Meldungen gehen weiter an die bisherige Nummer 0049 221 96 48 70.

Das AußenwirtschaftsCenter Frankfurt empfiehlt erneut, bei anstehenden Meldungen das jeweilige Formular „frisch“ aus dem Internet unter http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Arbeit/Meldungen-bei-Entsendung/meldungen-bei-entsendung_node.html herunterzuladen und die Formulare nicht etwa auf Vorrat zu legen. Damit ist sichergestellt, dass allfällige Änderungen bereits eingearbeitet sind. So ist auch bereits auf den Formularen 033037 (mobil) und 033038 (mobil) die neue Faxnummer angegeben.



Bereits früher erfolgte Meldungen brauchen nicht wiederholt oder an die neue Nummer gesandt werden.

Gerne stehen wir jederzeit für Rückfragen zur Verfügung (Tel: +49 69 97 10 12-34, Herr Thomas Zarda, bzw. E-Mail: frankfurt@wko.at).

Foto: © Buttons: Helmut Niklas (5); Ljupco Smokovski/fotolia.com

Die geplante Einführung einer Infrastrukturabgabe ab 2016 für Pkws, die das deutsche Straßennetz benützen, wurde als Reaktion auf das angekündigte Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission verschoben. Laut EU-Kommission verstößt das in Deutschland geplante Ausländer-Maut-Modell gegen das Prinzip der Nichtdiskriminierung. Geplant war,

diese Abgabe für deutsche Autofahrer mit einem Freibetrag in der Kfz-Steu er wieder zu kompensieren, sodass letztlich nur ausländische Pkw-Fahrer die Belastung tragen müssten.





Frankreich: Mitführpflicht von Feuerlöschern für Lkws

Lastkraftwagen (auch vom Ausland kommende) die 3,5 Tonnen und mehr wiegen und zum Transport von „normaler“ (keine gefährliche) Ware bestimmt sind, müssen seit dem 1. Januar 1996 in Frankreich einen Feuerlöscher haben.

1. Lkws mit einem Gewicht von einschließlich 3,5 und bis zu 7,5 Tonnen und Sattelzugmaschinen mit Sattelanhänger, neu oder schon zugelassen, müssen mit mindestens einem Pulverfeuerlöscher ausgerüstet sein, der über eine Kapazität von mindestens 2 kg verfügt. Er muss in der Fahrkabine angebracht sein.
2. Lkws mit einem Gewicht von 7,5 Tonnen, die das erste Mal vor dem 31. Dezember 1995 in Betrieb genommen wurden, müssen ebenfalls mit entweder einem Feuerlöscher ausgerüstet sein (im Sinne von Absatz Nr. 1), oder mit einem Pulverfeuerlöscher der über eine minimale Kapazität von 6 kg verfügt. Dieser muss aber außen am Fahrzeug leicht zugänglich angebracht werden.
3. Lkws mit mehr als 7,5 Tonnen und Auflieger mit gleichem Gewicht die ab dem 1. Januar 1996 zugelassen wurden, müssen mit einem Feuerlöscher, der über eine minimale Kapazität von 6 kg verfügt (wie in Punkt 2 erwähnt), ausgerüstet sein.

Der Erlass vom 2. März 1995 (bezgl. der Ausrüstung von Feuerlöschern für Fahrzeuge die Ware transportieren) präzisiert im Artikel 3 die Minimalleistungen der Feuerlöscher an Bord der Fahrzeuge:

- Feuerlöscher, die **außen am Fahrzeug** angebracht werden, müssen über eine minimale Kapazität von 6 kg verfügen: **21A / 113B**
- „Kabinen Feuerlöscher“ (die **innerhalb der Fahrzeugkabine** angebracht sind) müssen über eine minimale Kapazität von 2 kg verfügen: **8A / 34B**

Ein „Rating“-Test muss bei den Feuerlöschern (für Normierung, offizielle Bestimmung der Leistung ...) vorgenommen werden.

Alle Feuerlöscher müssen plombiert und mit einer Prüfplakette versehen sein.

Es besteht jedoch die Möglichkeit bei Pulverfeuerlöschern ABC und BC 1–2 kg das Gerät entweder alle 5 Jahre zu erneuern und nicht 1 Mal im Jahr überprüfen zu lassen. Es gibt folglich die Möglichkeiten Feuerlöscher entweder alle 5 Jahre zu erneuern oder eine jährliche Kontrolle machen zu lassen.

Im Falle der jährlichen Kontrolle muss am Feuerlöscher ein Etikett bzw. ein Vermerk mit dem statt gefundenen Kontrolldatum und das der nächsten Kontrolle angebracht sein.



Foto: © Helmut Nika (2); Wavebreakmedia/Microstock.com

Die neuen Pulverfeuerlöscher (1 kg oder 2 kg) müssen den Vermerk haben: „Keine jährliche Kontrolle“ + „Verfallsdatum“.

Die angegebenen Informationen sind von uns gründlich und gewissenhaft erhoben worden. Da diese aber teilweise auf Auskünften der zuständigen Sachbearbeiter diverser Ämter oder Dritter basieren, erfolgen sie ohne rechtliches Obligo.

Wir erlauben uns darauf hinzuweisen, dass die darin beschriebene Ausstattungspflicht für Kraftfahrzeuge der Güterbeförderung über 3,5 t hzG nur für Fahrzeuge gilt, die in Frankreich zugelassen sind. Von diesem Grundsatz gibt es jedoch zwei Ausnahmen:

1. Sollte ein Fahrzeug eingesetzt werden, das keine Zulassung in Frankreich besitzt und dieses Fahrzeug gleichzeitig für Kabotagefahrten in Frankreich vorgesehen ist, so hat sich nach Ansicht der französischen Behörden der Fahrzeughalter dem französischen Gesetz zu unterwerfen.
2. Bei Fahrten im Rahmen des ADR (Transport von gefährlichen Gütern) ist das ADR-spezifische Reglement zu beachten.



Norwegen: Mindestlohn – Factsheet – Anwendung auf den Personenverkehr

Nach übereinstimmenden Informationen der IRU als auch des AWC Oslo führte Norwegen per 1. Juli 2015 einen Mindestlohn ein. Hier finden Sie die entsprechenden Informationen:

Am 28. Mai 2015 wurde die neue Vorschrift über „Allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei“ (Bekanntmachung von Kollektivverträgen für den Straßengütertransport) verabschiedet, welche für sowohl norwegische als auch ausländische Fahrer gültig ist. Bereits am 1. Juli 2015 trat die Vorschrift in Kraft. Die Vorschrift schreibt Mindestlohn und Tagegeld wie folgt vor: Der Mindestlohn beträgt NOK 158,32 pro Stunde, die Diät NOK 307,- pro 24 Stunden. Für jede angefangene Achtstundenperiode muss 1/3 des Diätbetrages ausbezahlt werden, d. h. insgesamt 3/3 für 24 Stunden. Wenn der Arbeitnehmer/Fahrer bereits bessere Bedingungen hat, gelten jedoch diese.

Die Vorschrift gilt für ausländische Fahrer, wenn der Transportbesteller/Käufer (nicht der Güterempfänger) sich in Norwegen befindet (ausgenommen: wenn der Fahrer zu konzerneigenen Gesellschaften oder für einen Personalvermittler fährt) und daher können sowohl Kabotagefahrten in Norwegen als auch internationale – die norwegische Grenze überschreitende – Transporte von der Vorschrift umfasst sein. Weiters gilt die Vorschrift nur für den Gütertransport auf Straßen mit Lkw oder ähnlichem Fahrzeug über 3,5 Tonnen.

Botendienste und Güterlieferung mit z. B. Pkw oder Lieferwagen sind daher nicht umfasst. Lehrlinge



oder Personen auf Arbeitsmarktmaßnahmen sind von den Bestimmungen ausgenommen. Die Vorschrift gilt nicht für Transport der betriebs eigenen Güter. Zugrunde liegen die EU-Richtlinie 96/71/EG über Entsendung von Mitarbeitern, das norwegische Arbeitsschutzgesetz § 1–7, das Gesetz über Bekanntmachungen von Kollektivverträgen vom 4. Juni 1993 § 5 sowie die Kollektivverträge über Güterverkehr 2014 zwischen den norwegischen Fachverbänden und Gewerkschaften. Der Arbeitgeber oder derjenige, der die ausführende Tätigkeit des Transportauftrages leitet, ist für die Durchführung der Bestimmungen verantwortlich, laut § 2 der Vorschrift. Zusätzlich wird dem Transportkäufer eine Informations- und Aufsichtspflicht erteilt (laut Bekanntmachungsgesetz „Allmenngjøringsloven“ § 12), d. h. dieser kann bei Verstößen gegen die Vorschrift mitverantwortlich gemacht werden. Nach § 13 dieses Gesetzes gilt auch eine Solidaritätsverantwortung der Lieferanten und Sublieferanten für die Auszahlung von Lohn und Urlaubsgeld an den Arbeitnehmer.

Im Bekanntmachungsgesetz § 11 sowie dem Arbeitsschutzgesetz § 18 wird reguliert, dass die hiesige Arbeitsschutzbehörde „Arbeidstilsynet“ die Kontrollen der Einhaltungen der

Vorschriften durchführen werden. In Kapitel 5 der Berufstransportvorschrift, welche auf die EG-Verordnung Nr. 1072/2009 basiert, werden gewisse Ansprüche an die Dokumentation für sowohl den einkommenden internationalen Transport sowie die darauffolgenden Kabotageaufträge gestellt. Diese Dokumentation wird dem Arbeidstilsynet in deren Kontrolltätigkeit zur Verfügung gestellt. Arbeidstilsynet hat auch Recht darauf, Arbeitsverträge, Arbeitsbedingungen etc. zu kontrollieren. Eine eventuelle Schweigepflicht über Lohnbedingungen etc. gilt in diesen Fällen nicht. Die üblichen Maßnahmen beim Verstoß sind u. a. Polizeianzeige, Geldstrafen und/oder Anhalten des Transportes. Alle Anmerkungen müssen schriftlich erfolgen. Dies ist in Kapitel 18 der Arbeitsschutzgesetzes reguliert. Neu seit 1. Juli ist auch, dass bei groben Verstößen gegen das Bekanntmachungs- oder Arbeitsschutzgesetz, Gefängnisstrafen von bis zu 1 Jahr und 3 Monaten verhängt werden können. Bitte beachten Sie den Umrechnungskurs. Diese Regelung sollte auch auf den Personentransport per 1. August 2015 entsprechende Anwendung finden. Mittlerweile wurden wir von der IRU informiert, dass dies (Personentransport) nun auf den 1. Oktober 2015 verschoben wurde.

Verkehrsinfo international



EINFÜHRUNG EINES MINDESTLOHNS IN NORWEGEN ZUM 1. JULI 2015

Norwegen führte zum 1. Juli 2015 einen verpflichtenden Mindestlohn ein.

I. HINTERGRUND

Dem IRU-Sekretariat liegen Informationen vor, wonach Norwegen zum 1. Juli 2015 einen verpflichtenden nationalen Mindestlohn für Fahrer im Straßenverkehr einführen wird. Diese Pläne der norwegischen Regierung wurden den Mitgliedern bereits während der CAS-Sitzung vom 5. Februar 2015 angekündigt. Anhang I enthält Informationen zu dem Gesetz, die auf der Website der norwegischen Regierung veröffentlicht wurden.

II. ANALYSE

Das IRU-Sekretariat analysiert derzeit Tragweite, Geltungsbereich im

Hinblick auf den internationalen Kraftverkehr, mögliche administrative Erfordernisse für Spediteure im Zusammenhang mit diesem Gesetz sowie die Berechnung des Mindestlohns. Dabei arbeitet das Sekretariat mit dem norwegischen IRU-Mitgliedsverband zusammen.

Vorläufige Untersuchungen zeigen, dass das Gesetz für nationale Beförderungen (einschließlich Kabotage) innerhalb Norwegens sowie grenzüberschreitende Beförderungen gilt, sofern ein Vertrag mit einem in Norwegen niedergelassenen Rechtssubjekt besteht.

Sobald weitere Informationen und Erläuterungen vorliegen, werden die Mitglieder benachrichtigt.

III. MASSNAHMEN

- Die IRU-Mitglieder werden gebeten, die Unternehmer über das Inkrafttreten des norwegischen Mindestlohngesetzes zu informieren.
- Ferner werden die IRU-Mitglieder ersucht, die IRU darüber zu informieren, sollten ihnen irgendwelche zusätzliche Informationen zu diesem Thema, unter anderem über mögliche Fälle der Durchsetzung, vorliegen.

Digitaler Tacho Integration

Massespeicher und Fahrerkarte werden automatisch heruntergeladen und voll automatisiert in Ihr **bestehendes Tachoverwaltungsprogramm** übergeben.

Branchen- und markenunabhängige Auswertung des **Fahrverhaltens** – Wie wirtschaftlich und effizient wird tatsächlich gefahren?

	kmh > max	gleiten	Tempomat	Leerauf	stark bremsen	Green Band	Oberfrequenz	Motordrehzahl	Verbrauch	KM	Punkte
Fahrer 1	0,8	13,4	23,6	9,8	0,5	90,6	1,5	2,4	29,6	2448,5	95
Fahrer 2	0,8	1,6	59,6	24,2	0,4	92,1	0,4	8,8	37,5	3004,7	70
Fahrer 3	0,8	0,9	41,9	21,0	0,6	96,8	1,0	8,7	32,0	1977,5	75
Fahrer 4	0,8	13,2	30,5	20,8	7,6	75,6	2,4	4,9	26,7	1543,0	70

www.fuhrpark.at

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

ITBinder
Fuhrpark-Management

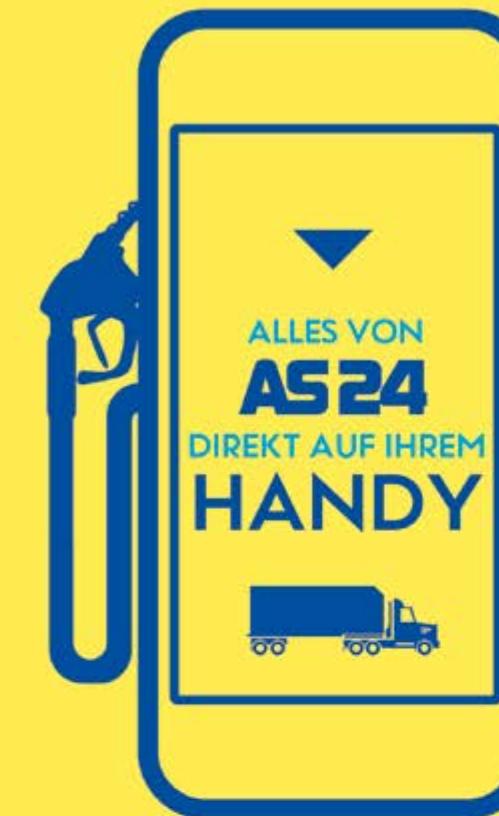
MTrack Professional:

- Tracking & Tracing (Ortung)
- historische Daten während Laufzeit
- POIs
- Geofence
- Grafische Auswertungen
- Lohn- und Diätenabrechnung
- Fahrererkennung über Fahrerkarte
- Fahrtenbuchbericht
- Bewegungsbericht
- Tagesberichte
- POI Berichte
- Smartphone Zugang
- Treibstoffberichte
- CAN Bus Anbindung
- Massespeicher u. Fahrerkartendownload

Optionen Professional Truck:

- Wegfahrsperre
- Garmin Navigation Anbindung
- Temperatursensor

Foto: © Button Helmut Niklas



**AS24 GEHT DIGITALE WEGE UND FÜHRT 2 APPS EIN,
DIE MEHR SERVICE UND MOBILITÄT BIETEN.**



FLEET MANAGER

DIE ERWEITERUNG DES AS24 KUNDENBEREICHES BIETET EINE NEUE DIMENSION DES FLOTTEMANAGEMENTS. VERWALTUNG DER KARTEN, ON-BOARD-UNITS, BUDGET, NETZINFORMATIONEN, UND VIELES MEHR IN ECHTZEITÜBERWACHUNG. VERWALTEN SIE IHRE FLOTTE VON IHRER SMARTPHONE ODER TABLETT AUS. WO IMMER SIE SICH GERADE BEFINDEN!



DRIVER

SPEZIELL FÜR FAHRER KONZIERT. ALLE WICHTIGEN INFORMATIONEN ÜBER DAS TANKSTELLENNETZ. RASCH UND EINFACH DIE NÄHSTE AS24 TANKSTELLE FINDEN, AUCH OFFLINE!

JETZT AS24 APPS HERUNTERLADEN !



A brand of TOTAL
INNOVATING ON THE OPEN ROAD

Ihr Ansprechpartner für die Steiermark:
Martin Preissler: 0676 312 2005 / m.preissler@as24.com

Zonefranchise® RCS 347 530 043 Namens

RESSENIG

FAHRZEUGBAU



ALL WAYS AUFWAUEND

Effizient und zeitsparend...

...zu arbeiten, ist am Bau unerlässlich. Das Baugewerbe zeichnet sich durch einen regen Lastverkehr und stets neue Anforderungen an die Transport- und Arbeitsbedingungen aus. Ressenig stattet LKWs des Baugewerbes mit hochwertigen Aufbauten aus, mit denen sich Arbeiten effizient verrichten lassen und sich Güter aller Art, je nach Bedarf, bewegen und bearbeiten lassen.

- Kipper
- Baustofftransporte
- Tieflader/Anhänger
- Wechselsysteme
- Winterdienstfahrzeuge



ALL WAYS HOLZ

Nicht nur die hohen Lasten...

...die Fahrzeuge vor besondere Anforderungen stellen, sind in der Forstwirtschaft entscheidend, auch die Arbeit mit unterschiedlichen beschaffenen Holzgütern an sich ist oftmals eine besondere Herausforderung. Als eines der Kerngebiete haben wir bei Ressenig umfangreiche Erfahrung für LKW-Aufbauten für die Forstwirtschaft, und bieten ideale Lösungen für Beladung und Transport von Fahrzeugen.

- Rungenaufbauten
- Anhänger
- Sattelaufleger
- Hackguttransporte



ALL WAYS THERE

RESSENIG
FAHRZEUGBAU

RESSENIG Service- und Produktionscenter
A-8723 Kobenz | Gewerbestraße 4
T: +43 3512 71200-0 | F: DW-2 | E: steiermark@ressenig.at

RESSENIG Fahrzeugbau GmbH
A-1230 Wien | Wiegelestraße 38
T: +43 1 804 3746 | F: +43 1 804 4501 | E: wien@ressenig.at

RESSENIG Fahrzeugbau GmbH
A-9500 Villach | St. Martiner Straße 124
T: +43 4242 5010-0 | F: DW-2 | E: office@ressenig.at

Öffnungszeiten:
Mo-Fr: 6 – 18 Uhr | Sa: 6 - 16 Uhr

www.ressenig.at

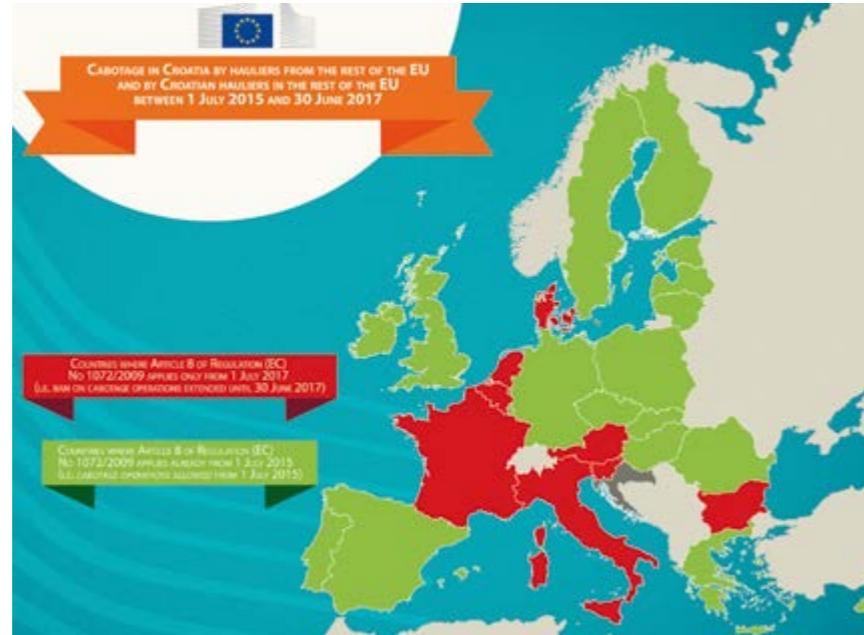


Kroatien: Verlängerung der Kabotagesperre

Anwendung von Art. 8 der VO (EWG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs; Mitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich an die Europäische Kommission

Im Vertrag über den Beitritt Kroatiens zur Europäischen Union (ABl. L 112 vom 24. April 2012) ist im Hinblick auf die Anwendung von Art. 8 der VO (EWG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung) (ABl. L 300 vom 14. Nov. 2009, S. 72) festgelegt, dass die in Kroatien ansässigen Unternehmen von der Kabotage in den anderen Mitgliedstaaten (wie etwa auch Österreich) und vice versa ausgeschlossen sind.

Dieser gegenseitige Ausschluss der Kabotage ist für Kroatien somit zunächst aufgrund der Bestimmungen des Beitrittsvertrages für zwei Jahre ab Beitritt festgelegt. Die einschlägigen diesbezüglichen Bestimmungen finden sich im



- Anhang V der Akte über die Bedingungen des Beitritts der Republik Kroatien in die Europäische Union, Kapitel 7 („Verkehrspolitik“) Z 2 1. Spiegelstrich.

Im 2. Spiegelstrich der zitierten Bestimmungen ist festgehalten, dass die Mitgliedstaaten der Kommission vor Ende des zweiten Jahres ab dem Tag des Beitritts Kroatiens mitteilen können, ob diese Zwei-Jahres-Frist um weitere zwei Jahre verlängert werden soll. Ohne eine derartige Mitteilung würde Art. 8 der genannten VO ab 1. Juli 2015 in vollem Umfang zur An-

wendung kommen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich ersucht die Europäische Kommission die Mitteilung zur Kenntnis zu nehmen, dass die Republik Österreich unter Bezugnahme auf den 2. Spiegelstrich der genannten Bestimmungen in den Anhängen der Akte über die Bedingungen der Aufnahme der Republik Kroatien in die Europäische Union die Frist des Ausschlusses der in Kroatien ansässige Unternehmen von der Kabotage in Österreich um zwei weitere Jahre, somit bis 30. Juni 2017 verlängert.



Ungarn: Lkw-Wochenendfahrverbot

Schwertransporte (über 7,5 t) das folgende Wochenendfahrverbot:

**Samstag von 22 Uhr
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 Entladeplatz bzw. Firmenstandort zu fahren, da diese Begünstigung immer nur für Juli und August gilt.

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

Seit September gilt generell für



Italien: Mineralölsteuerrückvergütung für das 2. Quartal 2015

- 214,18609 Euro pro 1000 Liter Diesel für den Zeitraum vom 1. April bis 30. Juni 2015.**

Die italienische Mineralölsteuer wird für Lkws mit über 7,5 Tonnen Bruttotonnutzlast erstattet.

Die Höhe des Erstattungsbetrags für das 2. Quartal 2015 wurde von der italienischen Zollbehörde mit Rundschreiben Nr. RU +71811 wie folgt festgelegt:

Die Anträge auf Rückvergütung der Mineralölsteuer für das 2. Quartal 2015 können bis spätestens 31. Juli 2015 bei der zuständigen Behörde eingereicht werden. Anders als ur-

sprünglich festgelegt, müssen die Rückerstattungsanträge allerdings nicht mehr zwingend innerhalb des Folgemonats nach Ablauf des jeweiligen Quartals, sondern **spätestens innerhalb von zwei Jahren ab dem ersten möglichen Einreichungsdatum** erstellt werden.



AISÖ-Großbritannien: Befristete Ausnahmen bei den Lenk- und Ruhezeiten auf der Verbindung Dover-Calais



Die EU Kommission hat in einem Schreiben darüber informiert, dass das britische Department for Transport aufgrund von Behinderungen bei der Kanalquerung zwischen Dover und Calais eine befristete Lockerung der Lenk- und Ruhezeiten für Lkw-Fahrer angeordnet hat.

Die Lockerung kommt zur Anwendung, da in Großbritannien das Verkehrskontrollprogramm „Operation Stack“ läuft. „Operation Stack“ ist eine Verkehrsregelung der Polizei von Kent und dem Hafen Dover zur Abwicklung des Verkehrs in Richtung Eurotunnel/Hafen, wenn Überfahrten in Folge von schlechtem Wetter, Streiks, Feuer oder Entgleisungen im Tunnel gestört sind. Lkws werden aus Sicherheitsgründen angehalten und dürfen erst weiterfahren, wenn eine Fähre od. ein Zug zur Abfahrt bereitsteht. Hier finden Sie ein deutsches Informationsblatt: <https://goo.gl/S2O3BO>.

Da das BMVIT um Situationsberichte gebeten hat, ersuchen wir um entsprechende Schilderungen an den Fachverband.

Die Verpflichtung nach 4,5 Stunden Lenkzeit eine 45-minütige Pause einzulegen bleibt bestehen und wird rigoros kontrolliert. In Kraft bleiben auch die Arbeitszeitregelungen in diesem Zeitraum. Betroffene Fahrer müssen auf der Rückseite ihrer Tachografenscheiben/Ausdrucke die Gründe notieren, warum sie die regulär geltenden Grenzwerte überschritten haben. Die Ausnahmen bei den Lenk- und Ruhezeiten gelten nur für die Fahrer, deren Fahrten sich aufgrund der Streikaktionen oder der Unterbrechungen in Calais verzögert haben und die die Fähre oder den Eurotunnel benutzt haben, um Kent zu verlassen oder zu erreichen, innerhalb

Kents auf ihre Überfahrt nach Europa warten müssen oder die ein gewerbliches Fahrzeug fahren und vom Zentrum von Kent aus operieren und deren Fahrt unterbrochen wurde. Die Erleichterungen gelten nicht für andere gewerbliche Fahrzeugführer in Kent und nicht für internationale Transporte, die Kent nicht passieren. Als Kontaktstelle für weitere Fragen dient die „Driver and Vehicle Standards Agency UK“, die telefonisch unter 0044 0300 1239000 oder per E-Mail unter enquiries@vosa.gov.uk zu erreichen ist.

Informationen des Department for Transport: <https://goo.gl/Gh4SgW>

Papiertaschentücher nennt man Tempo, Klebefilme heißen Tesa – Transporter rund um 3,5 t
Gesamtgewicht tragen die Bezeichnung Sprinter.



20 Jahre Mercedes-Benz Sprinter: Der Pionier einer Fahrzeugklasse

Die Gründe sind bei allen drei Produkten gleich. Ein neuartiges Konzept, eine vorbildliche Produktqualität, zufriedene Kunden und dadurch ein großer Markterfolg. Der hohe Bekanntheitsgrad führt wiederum zu einer Übernahme des Produktnamens in die Umgangssprache. Der Sprinter, das Aushängeschild von Mercedes-Benz Vans, hat deshalb einer ganzen Fahrzeugklasse seinen Namen gegeben. Vor 20 Jahren in erster Generation vorgestellt, fahren heute über 2,9 Millionen Sprinter in über 130 Ländern dieser Erde. Der Transporter hat in zwei Jahrzehnten eine einzigartige Erfolgsgeschichte geschrieben. Die Legende lebt und eilt von Rekord zu Rekord.

Sprinter 1995: der Beginn einer Erfolgsgeschichte

Der neue Transporter von Mercedes-Benz ist im Frühjahr 1995 in vielerlei Hinsicht ein Meilenstein. Der Sprinter bildet den Auftakt für eine faszinierende Produkt offensive von Mercedes-Benz bei Transportern und Lkws.

Der neue Sprinter folgt auf eine wahre Legende, den 18 Jahre lang in knapp einer Million Exemplaren gefertigten Transporter mit der sachlichen Bezeichnung Mercedes-Benz T1. Der Neue übernimmt nur dessen technisches Grundkonzept, alles andere wird revolutioniert. Die Kombination aus selbsttragender Karosserie und traktionsstarkem Hinterradantrieb, aus modernem Fahrwerk mit Einzelrad aufhängung vorn, einer vorbildlichen Sicherheitsausstattung sowie kraftvollen Motoren ist einzigartig.



KRAFT FAHRZEUGE WINKLER HANDEL-VERLEIH SERVICE.



Gebrauchte Klein-
transporter 3,5 t zu
Top-Preisen!

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

Hier ein Auszug aus unserem Angebot – Alle finden Sie aktuell auf www.winkler.co.at
Chevrolet Silverado Pickup 4x4 Sidestep - 6.5 Turbo-Diesel (190 PS), Automatik, Klima, Leder etc., 5-Sitzer, 3,5 t Anhängelast!! KM 153.000
Mercedes 513 CDI Sprinter Koffer, 3,5 t, 4200x2100x2200, Klima etc., Bj. 2011/2012, ab 60.000 KM
Ford Transit 140EL350 Koffer, 4150x2100x2350 Klima etc., Bj. 2012, KM 55.000
Peugeot Boxer 120 HDI Koffer/Ladebordwand hydr., 3750x2100x2200, 3-Sitzer, Klima etc., Bj. 2010, KM 89.000
Peugeot Boxer 100 HDI Doppelkabine-Kipper, 2800x1900x400, 6-Sitzer, Mod. 2008, KM 59.000
Renault Kangoo 2 CDI 90, Klima, Tempomat etc., Bj. 2012, KM 140.000
Kommunalgerät Carraro Superpark, 38 PS Diesel, Knicklenker, Kabine/Heizung, Allradantrieb, Mähdarsierung mit Absaugung und Auffangbehälter etc., Bj. 2000, erst 1600 Betriebsstunden!
Gelände-Allradstapler AUSA C 200 4X, Bj. 2007, 2,3 t Hubkraft, 3,7 m Hubhöhe, Vollkabine mit Heizung, ca. 1300 Bh!

Wir besorgen Ihnen gerne Ihren Spezialtransporter auf Wunsch!

www.winkler.co.at

Foto: Hersteller Mercedes-Benz

Fiat Doblò Cargo ist „Bestes Nutzfahrzeug 2015“

Der neue Fiat Doblò Cargo ist von den Lesern der Fachzeitschriften „Fernfahrer“, „lastauto omnibus“ und „trans aktuell“ in der Kategorie Lieferwagen (Importwertung) zum „Besten Nutzfahrzeug 2015“ gewählt worden.



Der Fiat Doblò Cargo, für den schon jetzt auch Motoren entsprechend der zukünftigen Euro-6-Emissionsnorm zur Verfügung stehen, wird in der gerade eingeführten vierten Generation in vier Karosserievarianten angeboten: Kastenwagen, Kombi, Fahrgestell mit Flachböden und Pritschenwagen (Modell Work Up). Zur Wahl stehen zwei Aufbauhöhen

und zwei Radstände. Je nach Modellvariante beträgt das Ladevolumen bis zu fünf Kubikmeter, die Zuladung bis zu einer Tonne.

FIAT PROFESSIONAL

JETZT MIT 4 JAHREN GARANTIE!

FIORINO <small>PLUS</small> 1.3 MULTIJET DIESEL 75 PS € 9.990,-*	DOBLO CARGO <small>PLUS</small> 1.3 MULTIJET DIESEL 90 PS € 11.490,-*	SCUDO <small>PLUS</small> 1.6 MULTIJET DIESEL 90 PS € 14.990,-*	DUCATO <small>PLUS</small> 2.0 MULTIJET DIESEL 115 PS € 16.990,-*
---	--	--	--

4 JAHRE GARANTIE

Groß, stark, vielseitig und zuverlässig:
 Alle **PLUS** Modelle mit **Klimaanlage** und **Radio** und **mit 4 Jahren Garantie***.

www.fiatprofessional.at

Andritzer Reichsstraße 89, 8046 Graz
 0316/69 27 20 www.fiatauto.at

Liebenauer Hauptstrasse 76, A-8041 Graz
 Tel.: 0316 / 46 57 56 Web.: www.fiatgraz.at

GLOBEMANAGER PLUS

Die Software für den FRÄCHTER

GLOBEMANAGER PLUS ist eine multifunktionelle und modular aufgebaute Datenbanklösung zur umfassenden Betriebsorganisation kleiner und mittelständischer Unternehmen.



- Einfachste Bedienung von der Auftragserfassung bis zur Abrechnung
- Import von Maut-, ZAAC- und Tankdaten
- Auftragszuordnung von Mautdaten mit individuellen Abrechnungsvarianten
- Rasche Terminübersicht und Vergabe
- Auftrags- und Terminerfassung direkt im grafischen Ressourcenplan
- Disposition von Fahrer und Fahrzeug per drag & drop
- Stundenübersicht der Fahrer zur Laufzeit in der grafischen Übersicht
- Kalkulation der Fahrer-Einsatzzeiten zur Laufzeit
- Stundenabrechnung und Personalzeiterfassung zur Lohnabrechnung
- Diäten – Spesen – Fahrgeldabrechnung
- Fuhrparkverwaltung
- Formatunabhängige Dokumentverwaltung (Scan, E-Mail, Word ...)
- Ausdruck von Disposition / Wochenplan
- Umfangreiche Statistik und Kostenrechnung

Die Software für den Frächter wurde in Kooperation mit namhaften Transportunternehmen entwickelt.

Weitere GM+ Module: Verkauf, Einkauf, Lager, Terminplaner, Finanzbuchhaltung, Telebanking, E-Rechnung, Kostenrechnung, Intrastat/ARA/ERA, Datanorm, Vertragsverwaltung, Dokumentenmanagement, POS/Kassa, Personalzeiterfassung, Compass-Firmenabfrage, XML WEB Service, ÖNORM Ausschreibung

Kontakt:
Ing. Markus Fluch
Ing. Günter Fluch

COMMEO
INFORMATIONSTECHNIK

Buchalkastraße 5
A-8605 Kapfenberg
www.commeo.at

Tel.: 03862/25985
Fax: 03862/25985-4
E-Mail: info@commeo.at

Professional
Systempartner von



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 Achsenenteile ...

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



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



FHEYERTAG FAHRZEUGBAU TECHNIK



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

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

LKW-AUFBAUTEN • KIPPER • LADEBORDWÄNDE • KRÄNE-SERVICE

Banner
ENTScheidend MEHR POWER
FÜR NUTZFAHRZEUGE!

DIE NEUE BUFFALO BULL SHD PROfessional

Wie andere längst aufgetan zeigt die neue Banner **BUFFALO BULL SHD PROfessional** ihre volle Power. Vollkakum Technologie, ConCave Produktionsverfahren, Zentralsteigung und patentierter 4-Kammern-Ausfallschutz machen die **SHD PROfessional** fit für härteste Einsatz.

Sozialbetrugsbekämpfungsgesetz SBBG

Informationen und Erläuterungen zum „**Sozialbetrugsbekämpfungsgesetz**“ (SBBG), welches im Nationalrat beschlossen wurde:

Es dient der Verhinderung und Verfolgung von Sozialbetrug, insbesondere durch Scheinunternehmen. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs und der Finanzierbarkeit des Sozialstaats sieht das Gesetz Maßnahmen für wirksamere Kontrollen und eine verbesserte Behördenkooperation vor.

Die Maßnahmen im Detail:

Unter Sozialbetrug versteht das SBBG insbesondere die strafrechtlich verbotenen Handlungen

- des Vorenthalts von Dienstnehmerbeiträgen zur Sozialversicherung, d. h. die Nicht-Weiterleitung von Sozialversicherungsbeiträgen, die man vom Dienstnehmer einbehalten hat;
- des betrügerischen Anmeldens zur Sozialversicherung oder Bauarbeiter-Urlaubs- und Abfertigungskasse, d. h. die Anmeldung mit dem Wissen, dass die Beiträge und Zuschläge nicht vollständig geleistet werden sollen und dann auch tatsächlich nicht vollständig geleistet werden; und
- der organisierten Schwarzarbeit, d. h. die gewerbsmäßige Anwerbung, Vermittlung oder Überlassung von Personen zur selbstständigen oder unselbstständigen Erwerbstätigkeit ohne die erforderliche Anmeldung zur Sozialversicherung oder ohne die erforderliche Gewerbeberechtigung, sowie die Beschäftigung oder Beauftragung einer größeren Zahl illegal erwerbstätiger Personen;

sowie die Anmeldung von Personen zur Sozialversicherung mit dem Vorsatz Versicherungs-, Sozial- oder sonstige Transferleistungen zu beziehen, obwohl diese keine unselbstständige Erwerbstätigkeit aufnehmen.

Um dies zu verhindern und zu verfolgen sollen, u. a.,

- Behörden und Einrichtungen **besser zusammenarbeiten** und sich gegenseitig unterstützen; und
 - bei Vorliegen eines Sozialbetrugsverdachts Behörden und Einrichtungen über die beim Finanzministerium angesiedelte **Sozialbetrugsdatenbank** einander Informationen und Daten zur Verfügung stellen.
- Des Weiteren führen die Krankenversicherungsträger zur Ergreifung von Maßnahmen gegen Sozialbetrug, aber auch etwa zur Prüfung einer Insolvenzgefahr oder des Melde- und Beitragszahlungsverhaltens **Risiko- und Auffälligkeitsanalysen** im Dienstgeberbereich, durch.
- Im Fokus der im SBBG beschlossenen Maßnahmen steht die **Bekämpfung von Scheinunternehmen**. Dies sind Unternehmen, die vorrangig darauf ausgerichtet sind,
- Lohnabgaben, Beiträge zur Sozialversicherung, Zuschläge nach dem BUAG oder Entgeltansprüche von Arbeitnehmern zu verkürzen, oder
 - Personen zur Sozialversicherung anzumelden, um Versicherungs-, Sozial- oder sonstige Transferleistungen zu beziehen, obwohl diese keine unselbstständige Erwerbstätigkeit aufnehmen.
- Um Scheinunternehmen schneller zu identifizieren und zu verfolgen sieht das Gesetz ein **beschleunigtes Verfahren** vor:
- bei begründetem Verdacht auf Vorliegen eines Scheinunternehmens ist dieses über den Verdacht schriftlich zu informieren;

Ab der rechtskräftigen Feststellung des Scheinunternehmens **haftet der**

Auftrag gebende Unternehmer, wenn er zum Zeitpunkt der Auftragserteilung wusste oder wissen musste, dass es sich beim Auftrag nehmenden Unternehmen um ein Scheinunternehmen handelt, zusätzlich zum Scheinunternehmen als Bürg und Zahler nach § 1357 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches (ABGB) für Ansprüche auf das gesetzliche, durch Verordnung festgelegte oder kollektivvertragliche Entgelt für Arbeitsleistungen im Rahmen der Beauftragung der beim Scheinunternehmen beschäftigten Arbeitnehmer.

Für die **vermeintlichen Dienstnehmer** eines rechtskräftig festgestellten Scheinunternehmens **erlischt die Pflichtversicherung**,

- wenn sie der Aufforderung zum persönlichen Erscheinen beim Krankenversicherungsträger nicht oder nicht rechtzeitig nachkommen;
- wenn sie nicht glaubhaft machen können, dass sie tatsächlich Arbeitsleistungen verrichtet haben.

Haben Personen, die der Aufforderung zum persönlichen Erscheinen beim Krankenversicherungsträger rechtzeitig nachgekommen sind, glaubhaft gemacht, (für bestimmte Zeiträume) tatsächlich Arbeitsleistungen im Bereich eines Scheinunternehmens verrichtet zu haben, so hat der Krankenversicherungsträger den Dienstgeber dieser Personen zu ermitteln. Ist dies nicht möglich, so gilt – ab der rechtskräftigen Feststellung des Scheinunternehmens – **als Dienstgeber das Auftrag gebende Unternehmen**, wenn es wusste oder wissen musste, dass es sich beim Auftrag nehmenden Unternehmen um ein Scheinunternehmen handelt, und nicht beweist, von diesen Personen keine Arbeitsleistungen erhalten zu haben oder zu erhalten.

Im Bereich des **Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetzes** wurden



einige Änderungen vorgenommen, etwa dass der Arbeitnehmer durch das Kompetenzzentrum LSDB oder den Krankenversicherungsträger über eine gegen seinen Arbeitgeber erstattete Anzeige wegen Unterentlohnung zu informieren ist.

In den letzten Jahren ist zunehmend das Problem sozialbetrügerisch agierender Unternehmen im **Baubereich**, aber auch von dabei mitwirkenden Arbeitnehmern, aufgetreten. Daher wurden in diesem Bereich einige Nachschärfungen vorgenommen, beispielsweise,

- dass die Bauarbeiter-Urlaubs- und Abfertigungskasse (BUAK) Angaben von Arbeitgebern oder Arbeitnehmern überprüfen und durch eigene Erhebungen abändern oder ergänzen soll; oder
- dass die Entrichtung der Lohnzuschläge durch den Arbeitgeber bargeldlos an die BUAK zu erfolgen hat (betrifft die Zuschläge für die Urlaubsregelung, die Abfertigungsregelung, das Überbrückungsgeld und die Winterfeiertagsvergütung).

Neben den bereits erwähnten Maßnahmen gegen Sozialbetrug, wurden auch drei weitere Betrugsbekämpfungsmaßnahmen aufgegriffen:

- (1) Krankenstandsmisbrauch;
- (2) Leistungsmisbrauch durch Gesundheitsdienstleister; und
- (3) unrechtmäßige Verwendung von e-cards.

Die (3) missbräuchliche Verwendung von e-cards soll durch verstärkte **Identitätskontrollen** der Patienten durch den Gesundheitsdienstleister (niedergelassener Arzt, Krankenhaus etc.) erfolgen.

- (1) Krankenstandsmisbrauch und
- (2) Leistungsmisbrauch sollen durch verstärkte Kontrollen der Gesundheitsdienstleister durch die GKK, insbesondere durch das Instrument des sogenannten Mystery Shoppings, erfolgen. Beim **Mystery Shopping** geht es um den Einsatz von Testpatienten der GKK, die gezielt kontrollieren sollen, ob eine Krankschreibung rechtswidrig erfolgt (etwa, wenn die Sprechstundenhilfe die Krankenstandsbescheinigung ausstellt, ohne dass der Arzt den Patienten gesehen hat oder wenn der Arzt dem Patienten auf dessen Ersuchen „blau zu machen“ eine Krankschreibung ausstellt) oder eine Leistungsabrechnung rechtswidrig erfolgt (Ärzte rechnen mehr oder teurere Leistungen ab, als an den (Test)patienten erbracht wurden).

Umweltzeichen für emissionsarme Transportsysteme

Der VKI (Verein für Konsumenteninformation) hat im Auftrag des österreichischen Lebensministeriums ein Umweltzeichen für emissionsarme Transportsysteme entwickelt. Hierzu besteht nun die Möglichkeit für Transportunternehmen sich entsprechend mit dem „Österreichischen Umweltzeichen“ zertifizieren zu lassen.

Fahrzeugkriterien:

- Fzg <3,5 t: Euro 5 + Ausrüstung mit lärmarmen und spritsparenden Reifen
- Fzg >3,5 t: Euro 6 + Ausrüstung mit lärmarmen Reifen und aerodynamisch optimiert + Fzg im Fernverkehr Ausrüstung mit Telematiksystem + Lenker müssen ein Spritspartraining absolviert haben (+ Aufzeichnungen der Verbrauchsdaten bzw. Einsparung via Controlling-System mit jährlicher Evaluierung).
- Ein Informationsblatt für das Antragsprozedere
- Gebührenordnung für das österreichische Umweltzeichen Unterlagen finden Sie auf der Homepage der Fachgruppe unter www.wko.at/stmk/transporteure

Steuerreform – einige Entschädigungen für Betriebe erreicht

Kern der Steuerreform ist eine Tarifsenkung von 5 Mrd. Euro. Der Eingangssteuersatz wird von 36,5 auf 25 Prozent für alle Einkommensbezieher gesenkt. Die Grenze für den 50-Prozent-Steuersatz steigt von 60.000 auf 90.000 Euro. 330.000 Unternehmen und Unternehmer profitieren direkt von der Einkommensteuerentlastung. Bei Betriebsübergaben von Familienbetrieben ist bei der

Grunderwerbssteuer ein Freibetrag von 900.000 Euro samt Staffelung bzw. Deckelung von 0,5 Prozent vorgesehen. Eine Konteneinsicht darf nur bei begründeten Zweifeln an der Richtigkeit der Angaben der Abgabepflichtigen und nur mit Genehmigung durch das Bundesfinanzgericht erfolgen. Bei Beherbergungsbetrieben beträgt bei Pauschalangeboten die Umsatzsteuer für das Frühstück unverändert 10 Prozent. Bei Firmenautos (zu versteuernder Sachbezug) gilt ein erhöhter Pkw-Sachbezug erst für Fahrzeuge ab einem Ausstoß von 130 Gramm CO₂/km. Die Registrierkassenpflicht gilt ab 15.000 Euro Jahresumsatz und einer Überschreitung der Barumsätze von 7500 Euro. Die Anschaffungskosten bei Registrierkassen können in voller Höhe sofort abgesetzt werden.



Foto: vsg/Fotolia.com

Basisinformation zur Einzelaufzeichnungs-, Registrierkassen- und Belegerteilungspflicht (Steuerreformgesetz 2015/16)

Mit dem am 7. Juli 2015 vom Nationalrat beschlossenen Steuerreformgesetz sind einige Punkte geklärt. Vieles ist aber noch offen und durch Verordnung zu regeln.

Gemäß dem Beschluss des Nationalrates müssen ab 1. Jänner 2016 Betriebe alle Bareinnahmen zum Zweck der Losungsermittlung einzeln erfassen. Der Begriff „Barumsätze“ umfasst auch Zahlung per Bankomat oder Kreditkarte, die Hingabe von Barschecks oder ausgegebene Gutscheine, Bons etc.

Ein Kassasturz, wie ihn derzeit Unternehmen bis 150.000 Euro Jahresumsatz machen dürfen, ist ab dem kommenden Jahr grundsätzlich nicht mehr zulässig (zu den Ausnahmen später).

Kalendervierteljahr) ein geeignetes Kassensystem haben.

Beispiel:

Erstmaliges Überschreiten der Gesamtumsatzgrenze und Barumsatzgrenze im November 2015 (Jänner bis November 16.000 Euro Umsatz, davon mehr als 7500 Euro bar). Ist der Voranmeldungszeitraum der Kalendermonat besteht die Registrierkassenverpflichtung ab 1. März 2016, im Falle des Kalendervierteljahres ab 1. April 2016.

Registrierkassenpflicht

Unternehmen haben zur Einzelerfassung der Barumsätze zwingend ein elektronisches Aufzeichnungssystem (Registrierkasse) zu verwenden, wenn

- der Jahresumsatz je Betrieb 15.000 Euro und
- die Barumsätze dieses Betriebes 7500 Euro im Jahr überschreiten.

Die Grenze von 7500 Euro für Barumsätze soll verhindern, dass Unternehmen, die neben Zielgeschäften mit hohen Beträgen auch geringe Bargeschäfte bis maximal 7500 Euro tätigen, unter die Registrierkassenpflicht fallen.

Ab dem erstmaligen Überschreiten der oben genannten Grenzen muss der Unternehmer mit Beginn des viertfolgenden Monats nach Ablauf des Voranmeldezeitraums für die Umsatzsteuer (Kalendermonat oder

Belegerteilungsverpflichtung

Für jeden Betrieb, besteht ab 1. Jänner 2016 die Verpflichtung bei Barzahlungen einen Beleg zu erstellen und dem Käufer auszuhändigen. Dieser muss den Beleg entgegennehmen und bis außerhalb der Geschäftsräumlichkeiten für Zwecke der Kontrolle durch die Finanzverwaltung mitnehmen. Jeder Beleg muss folgenden Inhalt aufweisen:

- Bezeichnung des leistenden/liefernden Unternehmens

- fortlaufende Nummer mit einer oder mehreren Zahlenreihen, die zur Identifizierung des Geschäftsvorfalls einmalig vergeben werden
- Tag der Belegausstellung
- Menge und handelsübliche Bezeichnung der Ware oder Dienstleistung
- Betrag der Barzahlung
- bei Verwendung von elektronischen Kassen: Kassenidentifikationsnummer, Datum und Uhrzeit der Belegausstellung, Betrag der Barzahlung nach Steuersätzen getrennt, maschinenlesbarer Code (QR-Code)

Der letzte Punkt ist in der gerade in Begutachtung befindlichen Registrierkassensicherheitsverordnung beschrieben und noch nicht endgültig beschlossen!

Vom Beleg muss der Unternehmer eine Durchschrift oder elektronische Abspeicherung machen und wie alle Buchhaltungsunterlagen sieben Jahre aufbewahren.

Ausnahmen/Erleichterungen

Der Bundesminister für Finanzen kann für gewisse Unternehmensgruppen bzw. Umsatzarten Ausnahmen/Erleichterungen bei der Einzelaufzeichnungspflicht, der Verwendung eines elektronischen Aufzeichnungssystems und die Belegerteilungsverpflichtung zulassen.

In folgenden Fällen sind Ausnahmen/Erleichterungen möglich:



- für Umsätze bis zu einem Jahresumsatz von 30.000 Euro je Betrieb oder wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb, die von Haus zu Haus oder auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder anderen öffentlichen Orten, jedoch nicht in oder in Verbindung mit fest umschlossenen Räumlichkeiten ausgeführt werden (Kalte-Händeregelung),
- für wirtschaftliche Geschäftsbetriebe von abgabenrechtlich begünstigten Körperschaften,
- für bestimmte Warenausgabe- und Dienstleistungsautomaten,
- nur von der Registrierkassenzahlpflicht für Betriebe, bei denen keine Gegenleistung durch Bezahlung mit Bargeld erfolgt. Diese Ausnahme wird hauptsächlich die sogenannten Webshops betreffen.

Erleichterungen sind auch hinsichtlich der zeitlichen Erfassung der Bareinnahmen in die Registrierkasse vorgesehen. Die Ausnahme soll die „mobilen Gruppen“ wie mobile Friseure, Masseure, etc. betreffen. Diese sollen ihre Umsätze mittels Paragon aufzeichnen dürfen, einen Beleg ertheilen und erst im Nachhinein den Geschäftsfall in der elektronischen Kasse am Betriebsort erfassen dürfen. Wie die Erleichterungen im Detail aussehen werden, ist noch ungewiss, da die Verordnung derzeit noch nicht veröffentlicht wurde.

Geltungsbeginn der Neuregelungen

Das Inkrafttreten der Bestimmungen zur Kassen- und Belegerteilungspflicht ist grundsätzlich der 1. Jänner 2016. Für Warenausgabe- und Dienstleistungsautomaten tritt sie mit 1. Jänner 2017 in Kraft. Dies soll eine Umrüstung bzw. Nachjustierung solcher Automaten, die nach dem 31. Dezember 2015 in Betrieb genommen wurden, sicherstellen. Die



weitere Nutzung von „Altautomaten“ ohne Nachrüstung soll bis zum 1. Jänner 2027 ermöglicht werden, wenn die Inbetriebnahme vor dem 1. Jänner 2016 erfolgte.

Ab 1. Jänner 2017 sollen alle Kassensysteme zusätzlich über einen Manipulationsschutz, eine „technische Sicherheitseinrichtung gegen Manipulation“ verfügen. Bereits vorhandene oder bis zum 1. Jänner 2017 gekaufte Kassensysteme müssen daher höchstwahrscheinlich nachgerüstet werden. In welcher Form und welche Kosten damit verbunden sein werden, hängt von der Art des vorgeschriebenen Manipulationsschutzes und der Art des vorhandenen Kassensystems ab. Die Beschreibung dieses Schutzes ist in einer in Begutachtung befindlichen Verordnung (Registrierkassensicherheitsverordnung) genau beschrieben.

Die Verordnung erfasst nicht nur PC-Kassensysteme, sondern auch kleine,

günstigere im Handel befindliche Kassensysteme. Der zwingende Kauf einer PC-Kasse ist nicht gegeben.

Als Unterstützung zur Finanzierung der vorgeschriebenen Systeme (Anschaffung oder Umrüstung) ist eine beim Betriebsfinanzamt beantragbare Prämie in Höhe von 200 Euro pro Kassensystem (maximal aber 30 Euro pro Erfassungseinheit) vorgesehen.

Die Prämie kann bei der jeweiligen Steuererklärung geltend gemacht werden, wird dem Abgenkonto gutgeschrieben und stellt keine Betriebseinnahme dar (d. h. sie ist steuerfrei). Für die Inanspruchnahme müssen die Ausgaben jedoch vor dem 1. Jänner 2017 erfolgen. Die Anschaffungskosten bzw. die Umrüstkosten sind nicht über mehrere Jahre zu verteilen (abschreiben), sondern können sofort im Jahr des Aufwandes in voller Höhe als Betriebsausgabe angesetzt werden.

Foto: © yankendiy/Fotolia.com

Konsequent verhandelt und durchgesetzt:

Selbständigen bleibt mehr in der Tasche – SVA-Mindestbeiträge für Selbständige werden ab Jänner 2016 von 724 Euro auf 406 Euro gesenkt!

Die WKO und die Sozialversicherung der gewerblichen Wirtschaft (SVA) haben mit den politisch Verantwortlichen lange um die Senkung gerritten und jetzt gewonnen. Die Bundesregierung hat die Mindest-Sozialversicherungsbeiträge im Rahmen der Steuerreform beschlossen, die am 1. Jänner 2016 in Kraft tritt. Die Senkung der Mindestbeitragsgrundlage für Selbständige auf das Niveau der Arbeitnehmer bedeutet eine Gleichstellung und vor allem eine spürbare finanzielle Entlastung für Geringverdiener. Selbständige mit geringem Einkommen werden ab dem Stichtag

monatlich nur noch rund 30 Euro statt bisher mindestens 55,40 Euro an Krankenversicherungsbeiträgen zahlen, und das bei gleicher Leistung. Unter dem Strich bedeutet das eine jährliche Ersparnis von bis zu ca. 290 Euro. Gesamt gesehen eine jährliche Entlastung von 40 Millionen Euro für Österreichs Selbständige. Für WKO-Steiermark-Präsident Josef Herk ist dies eine mehr als gereffte Entlastung aller Klein- und Kleinstunternehmer. Es bedeutet einen großen Schritt in Richtung mehr Fairness gegenüber den Leistungsträgern unseres Landes. Gerade diese

Mikrozellen unserer Ökonomie sind wichtige Rädchen, die den Motor Wirtschaft in der Steiermark antreiben. Unsere Experten haben konsequent verhandelt und unsere Forderung durchgesetzt.

Ein Blick in die Zukunft: Auch die Absenkung der Mindestbeitragsgrundlage in der Pensionsversicherung auf die Geringfügigkeitsgrenze ist in greifbarer Nähe, sie soll ab 1. Jänner 2018 realisiert werden. Eine vollständige Angleichung an diese Grenze wird voraussichtlich mit 1. Jänner 2022 erreicht.

Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex

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

Aktuelle Inflations-/VPI-Entwicklung in Österreich

Der aktuelle Augustwert weist eine Inflationsrate von + 1,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahr aus.

Bundesregierung beschließt Verwaltungsvereinfachungsmaßnahmen

Im Reformdialog Verwaltungsvereinfachung hat sich die Bundesregierung auf konkrete Maßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung geeinigt, mit denen sich Unternehmen, Staat und Bürger über 80 Mio. Euro ersparen

sollen. Unter anderem sollen Unternehmensgründungen einfacher und günstiger gemacht und Veröffentlichungspflichten neu geregelt werden. Wirtschaftskammer-Präsident Christoph Leitl fordert die Umsetzung von

5 konkreten Punkten für ein unternehmerfreundliches Umfeld, darunter die Grundsätze: beraten statt strafen, keine Mehrfachbestrafungen für gleichartige Anlassfälle und kein gold plating bei EU-Vorschriften.

Österreichs Firmen beförderten 2014 mehr Güter auf der Straße

Die Transportleistung österreichischer Unternehmen im In- und Ausland betrug im Berichtsjahr 25,3 Mrd. Tonnenkilometer und stieg gegenüber dem Vorjahr um 4,3 Prozent (2013: 24,2 Mrd. Tonnenkilo-

meter). Diese Steigerung resultierte dabei einzig aus einer Zunahme der Transportleistung auf der Inlandsstrecke. Hinsichtlich der Transportleistung im In- und Ausland ergaben sich in fast allen Verkehrsbereichen Anstiege. Im Transitverkehr fiel die Zunahme prozentuell mit 16,6 Prozent auf 1,3 Mrd. Tonnenkilometer am deutlichsten aus. Beim sonstigen Auslandsverkehr wurde dagegen eine Abnahme registriert.

ASFINAG übernahm per 1. Juli 2015 die technische Unterwegskontrolle von der Bundesanstalt für Verkehr

Seit 1. Juli 2015 werden die technischen Unterwegskontrollen, welche bisher von der Bundesanstalt für Verkehr (BAV) durchgeführt werden, operativ von der ASFINAG übernommen. Die technischen Unterwegskontrollen beinhalten die technische Überprüfung gemäß § 58 KFG von Fahrzeugen sowie das Erstellen eines Prüfberichtes. Die diesbezüglichen Ausleitungen und die Aktionen werden weiterhin von der Polizei wahrgenommen. Als Basis für die Durchführung der technischen Unterwegskontrollen durch die ASFINAG wurden mit Bundesländern Vereinbarungen abgeschlossen. Derzeit werden 505 Einsatztage im Jahr in den Bundesländern Burgenland, Steiermark, Kärnten, Tirol und Vorarlberg durchgeführt. An dieser

Situation soll sich auch durch die Übernahme der Tätigkeiten durch die ASFINAG nichts ändern. Vier mobile Prüfzüge kommen zu diesem Zweck zum Einsatz. In diesem Zusammenhang trägt die ASFINAG dafür Sorge, dass die gewohnte Qualität bei den Kontrollen beibehalten wird. Ziel der ASFINAG ist es, im Auftrag der Bundesländer, Fahrzeuge in schlechtem Zustand, die eine Gefährdung für die anderen Verkehrsteilnehmer darstellen können bzw. auch Unfälle verursachen könnten, aus dem Verkehr zu ziehen.

Im Rahmen der Kontrollen sind die mobilen Prüfzüge mit einem Prüfleiter und zwei weiteren Mitarbeitern am Streckennetz unterwegs – immer zusammen mit der Polizei. Während

die Polizei für eine verkehrssichere Ausleitung der Fahrzeuge sorgt, kümmert sich die ASFINAG-Mannschaft um die Suche nach technischen Mängeln an den Fahrzeugen. Nach der Prüfung erstellt die ASFINAG einen Prüfbericht. Wenn sich daraus Strafen oder andere Konsequenzen für den Fahrer ergeben, ist die Polizei in bewährter Weise am Zug.

Ein Grund für die Übernahme der technischen Unterwegskontrollen von der Bundesanstalt für Verkehr ist, dass die ASFINAG aufgrund ihrer dezentralen Struktur zahlreiche Einrichtungen und Mitarbeiter in ganz Österreich hat. So können durch die ASFINAG wirtschaftliche Synergien genutzt werden.

Nachzahlung bei Unterentlohnung

Aufgrund eines Anlassfalles dürfen wir über ein wichtiges Detail zur Nachzahlung des Entgelts nach § 7i (5) AVRAG informieren.

Der Erlass spricht von der Nachzahlung des gesamten arbeitsrechtlichen Mindestentgelts. Dabei wird auf das arbeitsrechtliche Entgelt abgestellt. SV-freie Schmutzzulagen sind daher – anders als bei der Lohnkontrolle – einzubeziehen.

Damit ist aber noch lange nicht das Anspruchsprinzip gemeint. Denn die EB zum Gesetz stellen klar, dass das gesamte durch Gesetz, Verordnung oder Kollektivvertrag zustehende Entgelt zu leisten ist. Die Abwendung von Strafe/Anzeige nach AVRAG setzt also keineswegs die Zahlung von dienstvertraglichen Überzahlungen voraus. Beitragsszuschläge nach

ASVG sind davon natürlich nicht berührt.

Erlass:

„Nachzuzahlen ist das gesamte, dem/der Arbeitnehmer/in zustehende arbeitsrechtliche Mindestentgelt und nicht nur der von der Lohnkontrolle umfasste Mindestlohnanspruch. Nachzuzahlen sind somit auch etwaige noch offene in § 49 Abs. 3 ASVG angeführte echte Entgeltbestandteile.“

EB zu § 7i AVRAG,

„§ 7i Abs. 5 AVRAG – anstelle des derzeitigen Abs. 3 – betrifft die verwaltungstrafrechtlich bedeutsame Unterentlohnung. Die bisherige Einführung „sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet“ kann im Hinblick auf § 22 Abs. 1 VStG entfallen. Im Sinne des Regierungsprogramms kommt es zu einer Ausweitung der Lohnkontrolle auf alle Entgeltbestandteile. Das gesamte dem/der Arbeitnehmer/in durch Gesetz, Verordnung oder Kollektivvertrag zustehende Entgelt unter Beachtung der jeweiligen Einstufungskriterien soll in die behördliche Lohnkontrolle nach dem AVRAG einbezogen werden (Entgeltbegriff im Sinne des AVRAG). Da das AVRAG ein arbeitsrechtliches Gesetz ist, kommt der arbeitsrechtliche weite Entgeltbegriff zur Anwendung.“

Sachbezugswerteverordnung

Am 1. September 2015 wurde die Änderung der Sachbezugswerteverordnung im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Sie enthält eine Neuregelung des Sachbezugswerts beim Pkw-Sachbezug.

Der Sachbezug von Arbeitnehmern bei Privatfahrten mit Firmenfahrzeugen wird auf 2 % der Anschaffungskosten des Kraftfahrzeugs, maximal 960 Euro monatlich, angehoben. Für Kraftfahrzeuge mit niedrigem CO₂-Ausstoß (nicht mehr als 120 g/km) soll der bisherige Sachbezug in Höhe von 1,5 %, maximal 720 Euro monatlich, der Anschaffungskosten bestehen bleiben. Für Kraftfahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von Null soll kein Sachbezug angesetzt werden müssen. Die 120-Gramm-Grenze soll in den Folgejahren um je 4 Gramm p. a. abgesenkt werden.

Sachbezugswerteverordnung

aktuelle Gesetzeslage:

11. Sachbezug Dienstautos (§ 15 EStG)

Hat ein Arbeitnehmer die Möglichkeit, ein arbeitgeber eigenes Kraftfahrzeug für nicht beruflich veran-

lasste Fahrten einschließlich Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu benutzen, dann ist ein Sachbezug von 1,5 % der tatsächlichen Anschaffungskosten (einschließlich USt und NoVA), maximal 720 Euro monatlich, anzusetzen. Kostenbeiträge des Arbeitnehmers an den Arbeitgeber mindern den Sachbezugswert.

Beträgt die monatliche Fahrtstrecke im Jahresdurchschnitt nachweislich nicht mehr als 500 km, ist ein Sachbezugswert im halben Betrag (0,75 % der tatsächlichen Anschaffungskosten, maximal 360 Euro monatlich) anzusetzen. Ergibt sich bei Ansatz von 0,50 Euro (Fahrzeugbenutzung ohne Chauffeur) bzw. 0,72 Euro (Fahrzeugbenutzung mit Chauffeur) pro Kilometer ein um mehr als 50 % geringerer Sachbezugswert als der halbe Sachbezug (d. h. weniger als 180 Euro monatlich), ist der geringere Sachbezugswert anzusetzen. Voraussetzung ist, dass sämtliche Fahrten

lückenlos in einem Fahrtenbuch aufgezeichnet werden.

Beim „halben“ Sachbezug versteuern die Arbeitgeber (aus Gründen der Haftung) bei ihren Arbeitnehmern teilweise den vollen Sachbezug, obwohl aufgrund der privat gefahrenen Kilometer nur der halbe Sachbezug anzusetzen wäre. Die Arbeitnehmer müssen dies dann in der Veranlagung richtig stellen lassen (teilweise mit Bestätigung der Arbeitgeber).

Das BMF rechnet aus der Anhebung auf 2 % mit einem Mehraufkommen von ca. 75 Mio. Euro (Betroffenheit 150.000 Arbeitnehmer).

Die Verordnung des Bundesministers für Finanzen, mit der die Sachbezugswerteverordnung geändert wird, wurde in **BGBI II 2015/243** am 1. September 2015 kundgemacht.



Alle wichtigen Fragen zur Barrierefreiheit

Ab dem 1. Jänner 2016 gilt das Gesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen für alle Unternehmen in ganz Österreich. Alle Waren, Dienstleistungen und Informationen, die für die Öffentlichkeit bestimmt sind, müssen barrierefrei angeboten werden. Was bedeutet das für mein Unternehmen?

Barrierefreiheit bedeutet, dass Waren und Dienstleistungen, die öffentlich verkauft werden, barrierefrei zugänglich sein müssen. Geschäftsräume, Lokale etc. frei von baulichen Barrieren sind. Alle Kundinnen und Kunden Zugang zu Informationen (z. B.

Webauftritt oder Broschüren) haben müssen. Für die Beseitigung von Barrieren in „alten“ Bauwerken, Verkehrseinrichtungen etc., die vor dem 1. Jänner 2006 genehmigt wurden, läuft die Übergangsfrist mit 31. Dezember 2015 aus. Für viele Betriebe

ist es nicht leicht, die vorgeschriebenen Anforderungen für Barrierefreiheit zu überblicken, denn eine Vielzahl von Regelungen und Normen macht die Situation unübersichtlich.

FAQs Barrierefreiheit

○ Was versteht man unter einer Barriere?

In Zusammenhang mit dem Thema Behinderung ist unter einer „Barriere“ ein Hindernis zu verstehen, das Menschen in ihren alltäglichen Möglichkeiten einschränkt beziehungsweise behindert. So können z. B. Stufen in einem Gebäude oder im öffentlichen Raum Rollstuhlfahrer/innen an der Teilhabe in der Gesellschaft hindern.

○ Welche Barrieren gibt es?

Bauliche Barrieren:

Stufen, Türschwellen, zu enge Türbreiten, fehlende Haltegriffe, zu hoch oder zu tief angeordnete Bedienelemente, fehlende Beleuchtung, etc.

Barrieren im Verkehrsbereich:

Zu schmale Gehsteige, hohe Gehsteigkanten, Stufen, Informationen, die nur optisch oder nur akustisch zur Verfügung stehen, fehlendes Blindenleitsystem etc.

Barrieren im Bereich der Kommunikation:

Fehlende Übersetzung in Gebärdensprache, schwer verständliche Texte in komplizierter Sprache.

Barrieren in der Informations- und

Kommunikationstechnologie (z. B. Internet, Soft- und Hardware, digitale Unterlagen und Medien aller Art): Ungenügender Farbkontrast, fehlende Textalternativen oder Websites, die nur mit der Computer-Maus bedienbar sind.

○ Was versteht man unter barrierefrei?

Die Barrierefreiheit ermöglicht allen Menschen – mit und ohne Behinderung – die uneingeschränkte Nutzung von Dienstleistungen, Einrichtungen und Gegenständen im täglichen Leben. Dies am besten in allgemein üblicher Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe.

Produkte sollten grundsätzlich für alle Nutzerinnen und Nutzer ohne zusätzliche Anpassungen verwendbar sein. Dies entspricht dem Gedanken von „Design For All“. Ein Beispiel dafür sind Wasserhähne, die mit Hilfe eines Sensors auf Bewegungen reagieren und so von jedem genutzt werden können.

Barrierefreie Gebäude sind für alle Menschen ohne fremde Hilfe zugäng-

lich. Wesentlich sind beispielsweise ein für alle zugänglicher Eingang (keine Stufen, ausreichend breit ...), entsprechend große Aufzüge sowie gut beleuchtete Räumlichkeiten mit genügend großen Bewegungsflächen.

Barrierefreier Verkehr bedeutet in der Praxis stufenlos erreichbare Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel. Dazu zählt auch die Gestaltung von Informationsangeboten, Leit- und Orientierungssystemen nach dem 2-Sinne-Prinzip. Das heißt, dass zumindest immer zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Tasten angesprochen werden müssen. Dies ist besonders wichtig für gehörlose und blinde Menschen.

Barrierefreie Kommunikation ermöglicht allen Menschen die vollständige Nutzung von digitalen Medien wie auch TV-Inhalten, Internetseiten und Internetangeboten. Dazu gehören z. B. Textalternativen für alle Nicht-Text-Inhalte, Verfügbarkeit aller Funktionalitäten von der Tastatur, Maus und Touchscreen aus, lesbare und verständliche Digitale/Web-Inhalte, Kompatibilität mit assistierenden Techniken (Screen-Reader, Bild-



schirmlupen etc.), Texte in einfacher Sprache, Gebärdensprachvideos und optionale Untertitel.

○ Was muss alles barrierefrei sein?

Nach dem Behindertengleichstellungsrecht müssen Güter und Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, diskriminierungsfrei – also auch ohne Barrieren – angeboten werden. Dies umfasst im Wesentlichen Verbrauchergeschäfte. Darunter versteht man beispielsweise tägliche Einkäufe, Urlaubsreisen, Kinobesuche, Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Essen in Restaurants und Gasthäusern. Aber auch der Arztbesuch oder der Besuch eines Volkshochschulkurses sind davon umfasst.

Auch der berufliche Bereich muss barrierefrei sein. Dieser umfasst das Arbeitsverhältnis von der Bewerbung über den Abschluss des Arbeitsvertrags bis zur Auflösung. Aber auch die Ausübung einer selbstständigen Erwerbstätigkeit sowie die Berufsberatung, die Berufsausbildung und die berufsbezogene Interessensvertretung.

○ Wem nützt Barrierefreiheit?

Barrierefreiheit ist essenziell für 10 Prozent der Bevölkerung, notwendig

für 40 Prozent der Bevölkerung und komfortabel für 100 Prozent der Bevölkerung. Von einem hindernisfreien Umfeld profitieren alle Menschen.

- Seien es Reisende, die mit schweren Koffern unterwegs sind oder Menschen, die Auskünfte auf einem Bahnhof oder Flughafen benötigen.
- Seien es Eltern, die mit dem Kinderwagen den öffentlichen Verkehr bzw. den öffentlichen Raum benutzen.
- Oder seien es ältere Menschen, die sich im Alter in ihrer Wohnung und auch in einer nicht gewohnten Umgebung zurechtfinden sollen, ohne sich vermeidbaren Gefahren aussetzen zu müssen.

Vor allem sind es Menschen mit einer dauerhaften Behinderung, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind. Insgesamt zählen ca. 40 % der Bevölkerung – in der einen oder anderen Form – zur Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen. Mangelnde Barrierefreiheit betrifft aber nicht nur diese 40 % der Bevölkerung. Barrieren schränken auch deren Familien, Angehörige und Freunde in ihren Entfaltungsmöglichkeiten ein.

○ Welche gesetzlichen Regelungen gibt es?

Der Schutz gegen Diskriminierung im täglichen Leben ist im BundesBehindertengleichstellungsgesetz geregelt. Das Behinderteneinstellungsgesetz regelt den Diskriminierungsschutz in der Arbeitswelt.

Beide Gesetze enthalten keine konkreten Bestimmungen über die Ausgestaltung der Barrierefreiheit. Entsprechende Regelungen finden sich in erster Linie in den Bauordnungen und in verkehrsrechtlichen Gesetzen.

Wesentlich im Bereich der Barrierefreiheit sind über die gesetzlichen Regelungen hinaus Richtlinien und Normen. Diese haben nur Empfehlungs-Charakter und sind grundsätzlich nicht rechtsverbindlich. Allerdings sind wesentliche Inhalte oftmals in baurechtliche Gesetze aufgenommen und damit rechtsverbindlich gemacht worden. Häufig werden Normen und Richtlinien auch in Verträge (z. B. für Planungs- und Bauleistungen) aufgenommen und sind damit für die Vertragspartner rechtsverbindlich. Kommt es zu Rechtsstreitigkeiten, werden Normen von der Rechtsprechung häufig als Auslegungshilfe herangezogen. Normen kommt daher insgesamt eine

nicht zu unterschätzende rechtliche Wirkung zu.

Die zentrale Norm im Bereich Barrierefreiheit ist die ÖNORM B 1600, die „Planungsgrundlagen für das Barrierefreie Bauen“ definiert (z. B. Gehsteige, Rampen, Eingangsberiche und Türen). In Verbindung mit dieser Norm sind die „Spezialnormen“ ÖNORM B 1601 bis B 1603 anzuwenden. Diese beinhalteten Planungsgrundlagen für barrierefreie Gesundheitseinrichtungen, Wohn- und Arbeitsstätten, barrierefreie Bildungseinrichtungen sowie Planungsgrundlagen für barrierefreie Tourismus- und Freizeiteinrichtungen. Auf Landesebene sind die OIB-Richtlinien (Österreichisches Institut für Bautechnik) zur Harmonisierung der bautechnischen Vorschriften von Bedeutung.

Darüber hinaus zu nennen sind die RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) sowie die RVE (Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen).

Normen können über das Österreichische Normungsinstitut bezogen werden, die Richtlinien betreffend den Verkehr über die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr, beides ist jeweils kostenpflichtig. Die wesentlichen Informationen zum Thema barrierefreies Bauen finden Sie allerdings auch kostenlos in der Broschüre des Sozialministeriums „Handbuch Barrierefrei“ (Link: <http://www.sozialministerium.at/site/Service/Broschuerenservice/>).

○ Gibt es von der UNO Regelungen zur Barrierefreiheit?

Die UN-Behindertenrechtskonvention verpflichtet die Staaten, geeignete Maßnahmen zu treffen, für Menschen mit Behinderung zu gewährleisten, dass sie

- gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt,
- zu Transportmitteln,

- Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen,
- sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, haben.

Diese Maßnahmen, welche die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren einschließen, gelten unter anderem für Gebäude, Straßen und Transportmittel. Aber auch für Informations-, Kommunikations- und andere Dienste, einschließlich elektronischer Dienste und Notdienste.

○ Hat Österreich einen Plan zur Umsetzung der Barrierefreiheit?

2012 wurde der Nationale Aktionsplan (NAP) Behinderung beschlossen, der die Zielsetzungen der österreichischen Behindertenpolitik bis zum Jahr 2020 beinhaltet. Ein großes Kapitel des NAP Behinderung widmet sich dem Thema Barrierefreiheit. Neben einer Vielzahl an Maßnahmen soll das Thema Barrierefreiheit verstärkt in das Bewusstsein der Gebietskörperschaften, der Wirtschaft und der Bevölkerung gerückt werden.

○ Wer hat einen Anspruch auf diskriminierungsfreie öffentlich zugängliche Angebote?

Unter den Diskriminierungsschutz des Behindertengleichstellungsrechtes fallen Menschen mit körperlichen, intellektuellen, psychischen Behinderungen sowie Sinnesbehinderungen. Im Unterschied zu vielen anderen Bestimmungen des österreichischen Rechts muss hier eine Behinderteneigenschaft nicht förmlich festgestellt werden. Es muss aber glaubhaft sein, dass eine bestimmte Ungleichbehandlung aufgrund einer Behinderung erfolgt ist.

○ Für welche Unternehmen gilt das Behindertengleichstellungsrecht?

Das Behindertengleichstellungsrecht

gilt für alle Unternehmen, die Güter und Dienstleistungen anbieten, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Darunter fallen zum Beispiel: Banken, Versicherungen, Handelsbetriebe (Einzel- und auch Großhandel), Gastronomie, Hotellerie, Verkehrsbetreiber, Gesundheitsberufe, Reisebüros, Kinos, Friseure, aber auch Ärzte, Apotheker, Notare oder Rechtsanwälte.

Auch Unternehmen, deren Güter und Dienstleistungen aufgrund zielgruppenorientierter Angebote einer eingeschränkten Öffentlichkeit zugänglich sind, müssen den Diskriminierungsschutz beachten.

○ Was ist das Schlichtungsverfahren?

Vor einem Gerichtsverfahren muss verpflichtend ein Schlichtungsverfahren stattfinden. Dieses formfreie und kostenlose Verfahren dient der Streitbeilegung und findet bei einer der neun Landesstellen des Sozialministeriumservice statt. Unter der Leitung ausgebildeter Schlichtungsreferent/innen werden Schlichtungsgespräche mit den Beteiligten geführt. Die Schlichtungsreferent/innen bringen ihr Fachwissen im Behindertenbereich ein und versuchen neutral im Konflikt zwischen den beiden Parteien zu vermitteln und einen optimalen Rahmen für die Einigungsgespräche zu schaffen. Zusätzlich können sie im Einzelfall Beratungsangebote organisieren (etwa über spezielle Förderungen des Sozialministeriumservice oder anderer Institutionen). Wie die bisherigen Erfahrungen aus einem Jahrzehnt zeigen, wird das Schlichtungsverfahren sehr erfolgreich zur Einigung genutzt.

Wenn es zu keiner Einigung kommt, gibt es eine Bestätigung des Sozialministeriumservices. Danach kann eine Schadenersatzklage bei Gericht eingereicht werden.

○ Ab wann spricht man von Diskriminierung?

Eine Diskriminierung durch Barrieren liegt grundsätzlich dann vor, wenn eine Beseitigung der Barrieren rechtlich möglich und zumutbar ist. Sollte beispielsweise der nachträgliche Einbau eines Personenaufzugs in einem Altbau aus baurechtlichen oder denkmalschutzrechtlichen Gründen nicht möglich sein, so stellt die mangelnde Zugänglichkeit in diesem Fall keine Diskriminierung dar.

Ist der Einbau rechtlich möglich, findet vor Gericht eine Zumutbarkeitsprüfung statt. Barrieren stellen nur dann eine Diskriminierung dar, wenn die Herstellung der Barrierefreiheit zumutbar ist.

○ Was ist eine Zumutbarkeitsprüfung?

Im Gerichtsverfahren wird überprüft, ob die Beseitigung einer Barriere und damit die Herstellung der Barrierefreiheit zumutbar sind. Dies dient der Vermeidung wirtschaftlicher Härtefälle. Die Zumutbarkeit ist von Fall zu Fall anders zu beurteilen und hängt von vielfältigen Faktoren ab. Diese Faktoren sind insbesondere:

- Der Beseitigungsaufwand;
- die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit;
- der Erhalt von Förderungen aus öffentlichen Mitteln;
- die bereits abgelaufene Zeit seit dem 1. Jänner 2006 – dem Tag des Inkrafttretens des Behindertengleichstellungsrechtes;
- die Auswirkung auf andere behinderte Menschen (etwa die Kundenfrequenz).

Des Weiteren ist zu prüfen, ob Maßnahmen zumutbar wären, die zumindest eine maßgebliche Verbesserung der Situation der betroffenen behinderten Kundinnen und Kunden bewirken. Dies könnte beispielsweise das Angebot sein, Waren aus einem nicht zugänglichen Verkaufslokal unentgeltlich zuzustellen.

○ Welche Rechtsfolgen gibt es bei Diskriminierungen?

Stellt das Gericht eine Diskriminierung fest, steht ein Schadenersatz zu. Im Rahmen dieser Schadenersatzverpflichtung erhält der Betroffene den Ersatz des Vermögensschadens. Bei grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz des Schädigers auch den entgangenen Gewinn. Darüber hinaus gebührt als Entschädigung für die erlittene persönliche Beeinträchtigung bzw. die diskriminierungsbedingte Kränkung ein angemessener Geldbetrag. Beide stand die Diskriminierung in Form einer Belästigung (z. B. durch Beschimpfungen, Lächerlichmachen, Schmähungen) erhält das Diskriminierungsopfer jedenfalls einen Mindestschadenersatz in der Höhe von 1 000 Euro.

Im Unterschied zum Zugang zu Gütern und Dienstleistungen, wo es nur Schadenersatz gibt, kann in der Arbeitswelt – neben dem Schadenersatz – zusätzlich die Herstellung eines diskriminierungsfreien Zustandes eingeklagt werden. Das könnte in der Praxis z. B. die Beseitigung einer baulichen Barriere am Arbeitsplatz, in der Kantine, oder im Betriebskindergarten sein. Auch hier gibt es eine Zumutbarkeitsprüfung. Wenn eine Beseitigung nicht zumutbar ist, kann der Arbeitgeber auch die nächstbeste Lösung anbieten, z. B. einen Essenszuschuss, damit sich Mitarbeiter/innen im Rollstuhl, die nicht in die Kantine kommen, in einem barrierefreien Gasthaus zu ähnlich günstigen Konditionen verköstigen können.

○ Welche Rechtsfolgen gibt es bei einer Verbandsklage?

Wenn die allgemeinen Interessen von Menschen mit Behinderung wesentlich und dauerhaft beeinträchtigt werden, so kann die Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation, der Dachverband der österreichischen Behindertenverbände, eine zehnjährige Übergangsfrist bis 31. Dezember 2015. Weil das Gesetz – bis auf einige Ausnahmen – hier erst ab 1. Jänner 2016 anzuwenden ist, gibt es die Verpflichtung, diese

Eine Verbandsklage ist auch im Bereich der Diskriminierung durch Barrieren denkbar. Etwa dann, wenn eine große Anzahl von Menschen mit Behinderung betroffen ist und deren Teilhabe am Leben in der Gesellschaft durch die Barrieren wesentlich und dauerhaft beeinträchtigt wird.

○ Gibt es Übergangsbestimmungen?

Das Behindertengleichstellungsrecht gilt seit 1. Jänner 2006. Damit die Herstellung von Barrierefreiheit vorhersehbar ist und eventuelle finanzielle Belastungen abgedeckt werden können, gibt es seit dem Inkrafttreten des Gesetzes mit 1. Jänner 2006 eine zehnjährige Übergangsfrist. Diese gilt für bereits bestehende Bauwerke bzw. bereits in Verwendung stehende Verkehrsmittel, Verkehrsanlagen und Verkehrs einrichtungen. Mit 31. Dezember 2015 läuft diese Frist, nach nunmehr zehn Jahren, aus. Im Fall von Generalsanierungen und Renovierungen mit Hilfe öffentlicher Mittel gelten Sonderbestimmungen.

○ Gibt es auch in der Arbeitswelt Übergangsbestimmungen?

In der Arbeitswelt (Behinderteneinstellungsgesetz) gibt es keine Übergangsbestimmungen.

○ Was gilt ab 1. Jänner 2016?

Ab 1. Jänner 2016 tritt das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz in vollem Umfang in Kraft. Die Übergangsbestimmungen für den Bereich der baulichen Barrieren und Barrieren im Verkehr enden mit 31. Dezember 2015.

○ Was ist ein Etappenplan?

Für bauliche Barrieren und Barrieren im Verkehrsbereich gibt es im Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz eine zehnjährige Übergangsfrist bis 31. Dezember 2015. Weil das Gesetz – bis auf einige Ausnahmen – hier erst ab 1. Jänner 2016 anzuwenden ist, gibt es die Verpflichtung, diese

Übergangsfrist für die Bestandsaufnahme und Planung der etappenweisen Umsetzung zu nutzen.

- Etappenplan Bundesbauten: Der Bund muss nach Anhörung der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation einen Plan zum Abbau baulicher Barrieren für die von ihm genutzten Gebäude erstellen. Jedes Bundesministerium hat daher einen Teil-Etappenplan erstellt, der alle Maßnahmen zur Herstellung der baulichen Barrierefreiheit in den vom jeweiligen Bundesministerium genutzten Gebäuden enthält. Dieser muss auf der ressorteigenen Homepage veröffentlicht sein.
- Etappenplan Verkehr: Jeder Verkehrsbetreiber muss einen Etappenplan zum Abbau von Barrieren erstellen. Eine Veröffentlichung dieser Etappenpläne ist allerdings nicht vorgesehen.
- Etappenplan der Wirtschaft: Jeder kann sich über die Barrieren in seinem Bereich Gedanken machen und die Entfernung dieser in Schritten planen. Rechtlich hat dies bei einer behaupteten Diskriminierung den Vorteil, dass der gezeigte gute Wille im Verfahren berücksichtigt werden kann. Auch kann damit bereits in einem Schlichtungsverfahren die Sensibilität mit dem Thema und der Wille zur Verbesserung gezeigt werden, sodass eine gütliche Einigung greifbarer ist, als bei einer Verweigerungshaltung.

○ Welche Regelungen gibt es für Barrieren in der Arbeitswelt?

Natürlich sind im Zusammenhang mit Barrieren alle Bestimmungen des Arbeitnehmer/innenschutzrechts einschließlich der Arbeitsstättenverordnung anzuwenden.

Nach dem Behinderteneinstellungsgebot sind Arbeitgeber/innen verpflichtet, auf Mitarbeiter/innen mit Behinderung besondere Rücksicht zu nehmen und angemessene Maß-

nahmen zu ergreifen, um ihnen die Teilhabe an der Arbeitswelt zu ermöglichen. Dies schließt auch das Vermeiden von Barrieren ein.

Eine Barriere in der Arbeitswelt kann eine Diskriminierung sein. Auch hier ist im Falle einer Klage die Zumutbarkeitsprüfung anzuwenden. Im Unterschied zum Zugang zu Gütern und Dienstleistungen gibt es hier keine Übergangsregelungen für bauliche Barrieren.

○ Welche Barrieren zählen in der Arbeitswelt als diskriminierend?

Jede Gestaltung der Betriebsstätte bzw. der Arbeitsbedingungen und des Arbeitsumfelds, die Mitarbeiter/innen mit Behinderung benachteiligen kann, kann eine Diskriminierung sein. Ausnahmen sind möglich, wenn sie durch ein rechtmäßiges Ziel sachlich gerechtfertigt und angemessen umgesetzt sind (z. B. feuerpolizeilich geforderte Brandschutztüren, die sich für Mitarbeiter/innen mit Behinderung schwer öffnen lassen).

Bauliche Barrieren können nicht nur im unmittelbaren Arbeitsumfeld eine Diskriminierung darstellen, sondern z. B. auch in arbeitsnahen Bereichen wie der Betriebskantine, dem Betriebskindergarten und bei anderen vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Angeboten.

Es kann aber auch um kommunikative Barrieren gehen. So kann es eine Diskriminierung sein, wenn der Betrieb es z. B. verabsäumt, blinden oder gehörlosen Mitarbeiter/innen die entsprechenden Arbeitsbehelfe zur Verfügung zu stellen (z. B. zusätzliche Hard- und Software bei einem Bildschirmarbeitsplatz für blinde Menschen oder angemessene Unterstützung bei der Kommunikation für gehörlose Menschen). Für solche Maßnahmen können natürlich Förderungen in Anspruch genommen werden.

○ Welche Rechtsfolgen kann eine Diskriminierung in Zusammenhang mit Barrierefreiheit in der Arbeitswelt haben?

Im Unterschied zum Zugang zu Gütern und Dienstleistungen, wo es nur Schadenersatz gibt, kann in der Arbeitswelt die Herstellung eines diskriminierungsfreien Zustandes eingeklagt werden. Das könnte in der Praxis z. B. die Beseitigung einer baulichen Barriere am Arbeitsplatz, in der Kantine, im Betriebskindergarten sein. Dabei ist im Falle eines Gerichtsverfahrens wieder die Zumutbarkeit zu prüfen. Wenn eine Beseitigung nicht zumutbar ist, kann der Arbeitgeber auch die nächstbeste Lösung anbieten, z. B. einen Essenszuschuss, damit sich Mitarbeiter/innen im Rollstuhl, die nicht in die Kantine kommen, in einem barrierefreien Gasthaus zu ähnlich günstigen Konditionen verköstigen können. Auch hier ist immer vor einem Gerichtsverfahren ein Schlichtungsversuch beim Sozialministeriumservice zu unternehmen.

○ Was bringt die Umsetzung der Barrierefreiheit der Wirtschaft?

Mit barrierefreien Angeboten erreicht man neue Kundenschichten. Barrierefreiheit ermöglicht nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern vor allem auch der großen Gruppe von älteren Menschen, mehr Angebote zu nutzen. Aber auch Menschen mit Kinderwagen oder temporär mobilitätsbehinderte Menschen profitieren von barrierefreier Gestaltung.

Barrierefreiheit bedeutet auch ein Mehr an Sicherheit. Gute Beleuchtung, rutschfeste Böden, zusätzliche Handläufe und Haltegriffe dienen auch der Vermeidung von Unfällen.

○ Kostet die Umsetzung der Barrierefreiheit viel Geld?

Wenn Barrierefreiheit bei der Planung mit berücksichtigt wird, sind die Mehrkosten gering. Adaptierungen bestehender Gebäude kosten erfahrungsgemäß wesentlich mehr.

Wenn Sie einen Umbau oder eine Sanierung planen, lassen Sie sich auf jeden Fall, in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung Ihrer Angebote, beraten.

○ Welche Sozialministeriumsbervicestelle ist für ein Schlichtungsverfahren zuständig?

Das Sozialministeriumservice ist eine Behörde mit neun Landesstellen, rechtlich ist keine örtliche Zuständigkeit vorgeschrieben. Der Schlichtungswerber entscheidet, zu welcher Schlichtungsstelle er geht.

○ Kann auch eine andere Stelle als das Sozialministeriumservice eine Schlichtung vornehmen, z. B. eine Fachgruppe der Wirtschaftskammer?

Vor einer Klageeinbringung muss es ein Schlichtungsverfahren beim Sozialministeriumservice geben. Wenn dieses Verfahren ohne Einigung endet, wird darüber eine entsprechende Bestätigung ausgestellt. Erst dann ist eine Klage nach dem Behindertengleichstellungsrecht möglich.

Natürlich wäre auch eine Schlichtung außerhalb des Sozialministeriumservice denkbar. Allerdings ist zu beachten, dass solche Einigungsgespräche keine fristhemmende Wirkung haben. Falls es dann zu keiner Einigung kommt und eine Klage angestrebt wird, muss ein Schlichtungsverfahren beim Sozialministeriumservice durchgeführt werden.

○ Ist der Mieter eines Geschäftslokales für die Barrierefreiheit verantwortlich oder der Eigentümer?

Es ist immer der Anbieter einer Leistung dafür verantwortlich, dass sein Angebot diskriminierungsfrei – und damit auch barrierefrei ist.

Die Herstellung baulicher Barrierefreiheit unterliegt neben den baurechtlichen Vorgaben auch den entsprechenden Rechtsnormen wie Mietrecht, Wohnrecht, und den Rechtsvorschriften für Pachtverträ-

ge. Sehr oft erfordern bauliche Maßnahmen die Zustimmung des Vermieters. Wesentlich ist auch, was im jeweiligen Miet- oder Pachtvertrag geregelt ist.

○ Muss ich als Mieter eines Geschäftslokales den Vermieter dazu bringen, die „geforderte“ Barrierefreiheit herzustellen?

Der Mieter/Pächter muss den Vermieter/Verpächter informieren, die Sachlage besprechen und versuchen, die Zustimmung für die Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zu erhalten. Wenn aber die Zustimmung nachweislich nicht erteilt wird, darf die Maßnahme aus rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden.

○ Kann ein Vermieter/Verpächter von einem Geschäftslokal von Kunden oder Kundinnen wegen fehlender Barrierefreiheit rechtlich belangt werden?

Dies ist nicht möglich, da der Kunde oder die Kundin keine Rechtsbeziehung zum Vermieter bzw. Verpächter hat.

○ Kann ich, als Mieter eines Geschäftslokales, bei fehlender Möglichkeit zur Herstellung der Barrierefreiheit gezwungen werden, das Lokal zu wechseln?

Ein Lokalwechsel kann nicht erzwungen werden, dies ist im Behindertengleichstellungsrecht nicht vorgesehen. Das Behindertengleichstellungsrecht sieht nur einen Schadenersatzanspruch bei Diskriminierung durch Barrieren vor. Konkret dann, wenn die Herstellung der Barrierefreiheit zumutbar ist, aber trotzdem nicht durchgeführt wird. Eine Übersiedlung wird nur in seltenen Fällen zumutbar sein.

Wesentlich ist aber, dass über alternative Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit nachgedacht wird. Oft können Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen dort unterstützen, wo behinderte Kundinnen und Kunden mangels Barrierefreiheit nicht

selbstständig Angebote in Anspruch nehmen können.

○ Muss die Barrierefreiheit in Mietverträgen von Geschäftslökalen geregelt sein?

Bei neuen Mietverträgen empfiehlt es sich, einen entsprechenden Passus über die Zustimmung zur Herstellung von Barrierefreiheit aufzunehmen.

○ Darf ein Immobilienmakler nur mehr barrierefreie Objekte vermitteln?

Ein Immobilienmakler kann die Barrierefreiheit seiner zu vermittelnden Objekte nicht beeinflussen. Er muss aber Fragen zur Barrierefreiheit beantworten können und sollte von vornherein über die Barrierefreiheit informieren.

○ Was mach ich, wenn in einem Baubescheid Barrieren vorgeschrieben sind (z. B. Stufen vor dem Eingang in einer hochwassergefährdeten Ortschaft)?

Wenn die Herstellung der Barrierefreiheit aus baurechtlichen Gründen verweigert wird, darf auch die entsprechende bauliche Maßnahme nicht durchgeführt werden. Allerdings müsste man in einem solchen Fall alternative Maßnahmen prüfen, z.B. mobile Rampen oder das Anbieten von Leistungen in einem barrierefrei zugänglichen Gebäude.

○ Darf der Denkmalschutz der Barrierefreiheit widersprechen?

Denkmalschutz kann im Einzelfall der Herstellung der Barrierefreiheit entgegenstehen. Allerdings gibt es viele Beispiele für Alternativlösungen, die trotz Denkmalschutzbestimmungen eine Nutzung des Angebotes auch für Menschen mit Behinderung ermöglichen.

○ Kann ich rechtlich belangt werden, obwohl mir der Denk-

malschutz den barrierefreien Umbau verweigert hat?

Wenn die Herstellung der Barrierefreiheit rechtlich nicht möglich ist, sind alternative Möglichkeiten zur prüfen, etwa eine mobile Rampe oder auch eine Klingel.

○ Inwieweit sind mobile Rampen eine ausreichende Lösung für den barrierefreien Zugang zum Geschäftslokal?

Als Alternativlösung können sie im Einzelfall gut geeignet sein. Anzustreben sind aber nachhaltige Lösungen.

○ Wie hoch können Schadenersatzforderungen sein, wenn mein Geschäft nicht barrierefrei ist?

Das Behindertengleichstellungsrecht sieht den Ersatz des Schadens vor, der tatsächlich eingetreten ist, wie etwa den Ersatz einer Fahrkarte oder von Taxikosten. Dazu gibt es noch einen immateriellen Schadenersatz für die erlittene Kränkung. Dazu gibt es allerdings noch wenig Judikatur. Wenn die Diskriminierung in einer Belästigung (Mobbing, über längeren Zeitraum andauernde Kränkungen) besteht, so sieht das Gesetz einen Mindestschadenersatz von 1000 Euro vor.

○ Was kann ich tun, wenn ich immer wieder wegen fehlender Barrierefreiheit geklagt werde?

Dagegen kann nichts getan werden. Die bisherigen Erfahrungen haben aber gezeigt, dass es zu keiner Klagsflut gekommen ist, zumal sich das vorgelagerte Schlichtungsverfahren als ein erfolgreiches Streitbeilegungsinstrument bewährt hat.

○ Muss meine Internetseite barrierefrei sein?

Die Internetseite eines Unternehmens mit den Kontaktdateien und Informationen und oftmals auch noch Bestell- und Anfragemöglichkeiten ist eine Leistung, die diskriminierungsfrei und damit barrierefrei er-

bracht werden muss. Natürlich gilt auch hier der Grundsatz der Zumutbarkeit.

○ Wer kann mir bestätigen, dass ich eine barrierefreie Internetseite habe? bzw. Wie weiß ich, ob ich eine barrierefreie Webseite habe?

Es gibt einige Hilfsmittel, mit denen man das überprüfen kann. Validatoren und Checklisten, die vom W3C (World Wide Web Consortium) angeboten werden, diese können von jedermann bedient werden.

Im dem vom Bundeskanzleramt erstellten WIKI (Internet-Informationsplattform) zu diesem Thema finden Sie weiterführende Informationen und Verweise zu den Werkzeugen mit denen Sie das Ergebnis prüfen können: <https://www.ag.bka.gv.at/at.gv.bka.wikibka/index.php/Portal:Barrierefrei>

Das Beste wäre, eine Prüfung durch Accessibilty Spezialisten vornehmen zu lassen – Kostenfrage: ca. 1 000 Euro für zwei Tage Prüfung. Manchmal sind „gewachsene“ Seiten sehr komplex, ein Relaunch ist dann oft günstiger.

100 % Barrierefreiheit gibt es auch im Netz nicht, da unterschiedliche Formen der Beeinträchtigung existieren.

○ Wo bekomme ich eine barrierefreie Internetseite?

Jeder Anbieter von Programmierleistungen sollte im Prinzip über die WCAG-Kriterien (Web Content Accessibility Guidelines) Bescheid wissen. Wir empfehlen die Barrierefreiheit ausdrücklich im Vertrag zu vereinbaren. Im vom Bundeskanzleramt erstellten WIKI (Internet-Informationsplattform) zu diesem Thema finden Sie weiterführende Informationen und Verweise zu den Werkzeugen mit denen Sie das Ergebnis prüfen können: <https://www.ag.bka.gv.at/at.gv.bka.wikibka/index.php/Portal:Barrierefrei>

○ Muss mein gesamtes Verkaufsstabilo barrierefrei sein?

Mangelnde Barrierefreiheit kann zu einer Diskriminierung von Menschen mit Behinderung führen, wenn die Herstellung der Barrierefreiheit zumutbar ist. Bei Verkaufsställen bilden Regalhöhen sehr oft eine Barriere. Einschränkungen in der Höhe

○ Wie gestalte ich eine barrierefreie Veranstaltung?

Auf der Webseite der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (www.oear.or.at) findet man den Link für eine Checkliste (Rubrik Aktuell), worauf bei Veranstaltungen geachtet werden sollte, damit sie auch für Menschen mit Behinderungen zugänglich sind.

○ Wie ist das mit der Barrierefreiheit im Brandfall?

Bei Evakuierungen ist auf die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung besonders zu achten, insbesondere sind Not-Signale im Zwei-Sinne-Prinzip auszuführen.

○ Ich habe mehrere Filialen, muss ich die alle auf einmal barrierefrei umbauen?

Es gilt das Prinzip der Zumutbarkeit. Grundsätzlich ist es immer sinnvoll, einen Plan zur Herstellung der Barrierefreiheit zu erstellen, insbesondere dann, wenn es einer Vielzahl von Maßnahmen bedarf, um Angebote barrierefrei zugänglich zu machen.

○ Ich halte überall die Ö-NORM B 1600 ein, ist das nicht automatisch ausreichend?

Die ÖNORM B 1600 beinhaltet die Planungsgrundlagen für barrierefreies Bauen. Ein Einhalten der in der ÖNORM B 1600 geregelten Standards wird in der Regel ausreichend sein, um bauliche Barrierefreiheit zu gewährleisten. ÖNORMEN gelten jeweils als Stand der Technik und werden als solche in einem allfälligen Gerichtsverfahren von Bedeutung sein.

○ Muss mein gesamtes Verkaufsstabilo barrierefrei sein?

Mangelnde Barrierefreiheit kann zu einer Diskriminierung von Menschen mit Behinderung führen, wenn die Herstellung der Barrierefreiheit zumutbar ist. Bei Verkaufsställen bilden Regalhöhen sehr oft eine Barriere. Einschränkungen in der Höhe

würden aber bedeuten, dass für das gleiche Warenangebot ein viel größerer Platzbedarf bestehen würde. Dies wäre im konkreten Fall möglicherweise nicht zumutbar. Allerdings sollten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen Menschen mit Behinderungen bzw. auch ältere Menschen unterstützen, um gewünschte Waren aus den Regalen zu holen.

○ Müssen alle meine Eingänge barrierefrei sein?

Ein barrierefreier Zugang sollte über den Haupteingang möglich sein. Falls dieser Eingang nicht barrierefrei zugänglich ist, sollte zumindest ein zweiter, gut erreichbarer Eingang einen Zugang für mobilitätsbehinderte Personen ermöglichen.

○ Müssen in einem Hotel alle Zimmer barrierefrei sein oder reicht eine bestimmte Anzahl aus?

Wichtig ist zunächst die Barrierefreiheit der allgemein zugänglichen Räumlichkeiten, wie Speisesaal, Aufenthaltsraum, Bar, Wellness-Bereich etc. Bezuglich der Anzahl der barrierefreien Hotelzimmer gibt die ÖNORM B 1600 vor, dass in jedem Betrieb mindestens ein Zimmer barrierefrei für Gäste mit Mobilitätsbehinderungen vorhanden sein muss. Pro 50 weiteren Gästebetten ist ein weiteres barrierefreies Zimmer vorzusehen.

Auch hier gilt die Zumutbarkeitsregelung: Wenn die Herstellung der Barrierefreiheit zumutbar ist, die Barrieren aber trotzdem nicht beseitigt werden, liegt eine Diskriminierung aufgrund einer Behinderung vor.

○ Ich möchte eine Internetdienstleistung anbieten, muss die barrierefrei sein?

Auch Internetdienstleistungen müssen diskriminierungsfrei und damit barrierefrei angeboten werden. Wenn Sie von Anfang an Barrierefreiheit mit einplanen, ist kaum mit zusätzlichen Kosten zu rechnen. Eine



Überarbeitung einer bestehenden Internetdienstleistung käme sicherlich teurer.

○ Wie kann ich feststellen, dass ein Anbieter von Internetdienstleistungen diese auch wirklich barrierefrei gestaltet?

Es gibt hierzu sehr gute Prüfinstrumente und das Wissen von Experten. Nähere Informationen zum Thema Barrierefreiheit im Internet finden Sie in dem WIKI (Internet-Informationsplattform) des Bundeskanzleramtes: <https://www.ag.bka.gv.at/at.gv.bka.wikibka/index.php/Portal:Barrierefrei>

○ Ich habe „nur“ ein Kunden-WC, muss das barrierefrei sein?

Kunden-WCs, Informationsschalter, Restaurants für Kunden etc. gehören ebenfalls zum Leistungsangebot und sind daher diskriminierungsfrei – und damit auch barrierefrei – zu gestalten. Allerdings wird in jedem einzelnen Fall auch die Zumutbarkeit zu prüfen sein.

○ Muss ich meinen Kunden gestatten, ihre Assistenzhunde (Blindenführ-, Service- und Signalhunde) auf Wunsch in mein Geschäftslokal, den Behandlungsräume meiner Praxis etc. mitzunehmen?

Grundsätzlich ja. Auch für den Lebensmittelhandel gibt es kein solches Verbot, hier ist die Mitnahme von Assistenzhunden ausdrücklich erlaubt. Ebenso hält die Hygiene-Verordnung der Österr. Ärztekammer fest, dass Assistenzhunde Zugang zu Ordinationsräumen haben.

Sollte, z. B. aufgrund einer besonders sensiblen Art der Behandlung, die Mitnahme eines Assistenzhundes verweigert werden (Gefährdung in hygienischer Hinsicht wie z. B. OP-Bereich bzw. Behandlungsräume die auch der Kunde nur mit spezieller Schutzkleidung betreten darf), so muss dafür Sorge getragen werden, dass der Hund einen entsprechenden Wartebereich zur Verfügung hat und für eine adäquate Ersatzhilfestellung (Mitarbeiter/in geleitet den Patienten) gesorgt ist.

○ Ich habe eine Kundengruppe, von der ich glaube, dass sie definitiv nicht behindert ist, muss ich trotzdem mein Angebot barrierefrei anbieten?

Ja, es sei denn, Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sind nicht zumutbar. Dass keine behinderten Kundinnen und Kunden vorhanden sind, hängt eben oft mit der mangelnden Barrierefreiheit zusammen. Mit Barrierefreiheit erreicht man jedenfalls mehr und neue Kundenschichten, wie z. B. auch Eltern mit Kinderwagen.

○ Wie sieht die Sachlage aus, wenn ich meine Waren nur einer bestimmten (vordefinierten) Kundengruppe anbiete? (z. B. als Großhändler, Obst-grosshandel am Großgrünmarkt oder im Direktvertrieb)

Der im Behindertengleichstellungsrecht festgeschriebene Schutz vor Diskriminierung gilt auch für Angebote, die nur einer eingeschränkten Öffentlichkeit zugänglich sind.

Bericht zum GSV-Forum

„Antriebstechnologien und Kraftstoffe – Innovation und Effizienz für Mobilität von morgen“

„Das aktuelle Bild ist noch sehr fossil dominiert, im Transportbereich wird der Energiebedarf zu 93 % aus Erdöl gedeckt.“, betont Valentin Hofstätter, Raiffeisen Research, in seinem Eingangsstatement zum GSV-Forum „Antriebstechnologien und Kraftstoffe – Innovation und Effizienz für Mobilität von morgen“ in der Sky Conference der RZB. Der Begriff „peak oil“ ist hingegen aus der Mode gekommen, mittlerweile wird von „peak oil demand“ gesprochen. Hofstätter: „Zuerst wird die Ölnachfrage ausgehen, bevor das Öl ausgeht.“ In den Industrieländern stagniert der Rohölverbrauch bereits. Die Wirtschaft wächst einfach nicht mehr so energieintensiv. Hofstätter: „Die US-Wirtschaft ist heute größer, dennoch ist der Ölverbrauch nicht höher als vor sechs Jahren. Wir stoßen an die Sättigungsgrenze.“ Das globale Energiewachstum werde heute und künftig von den „emerging markets“, also Ländern wie China oder Indien, getrieben: Je reicher diese Länder werden, desto mehr Fahrzeuge werde es dort geben. Im Moment befinden sich diese Länder noch in Bereichen von 26 Fahrzeugen je 1000 Einwohner, das werde in nächster Zeit jedoch stark ansteigen. Zum Vergleich: In Österreich sind es ca. 530 Pkw pro 1000 Einwohner. Diese Entwicklung wirke sich natürlich auch auf das Klima aus. Hofstätter: „Hier besteht die Hoffnung, dass sich alternative Energien auftun.“ Dafür wird es allerdings auch Anschubsubventionen geben müssen. Der technische Fortschritt macht jedenfalls Hoffnung, dass sich alternative Energiequellen durchsetzen werden. Solarstrom ist schon heute an der Grenze zur Kostendeckung. Die Kosten für die Produktion einer

Kilowattstunde sind seit 1978 von fünf USD auf mittlerweile unter 20 Cent gesunken und liegen damit bereits im Bereich der Großhandelspreise für Strom aus Kohle bzw. Gas. Es ist also eigentlich nur noch eine Frage der Zeit, bis alternative Energien massenmarkttauglich sind. Hofstätter: „Die bisher vermuteten technischen und wirtschaftlichen Grenzen gibt es offenkundig nicht!“ Ähnliches gilt auch für die Lithium-Ionen-Batterien in Elektrofahrzeugen. Die Preise pro kWh sinken, auch wenn man hier, verglichen mit der Solarenergie, noch weiter vom Break-Even-Point entfernt ist. Je nach Institution gibt es unterschiedliche Prognosen, welche Energieformen sich durchsetzen werden. Wenig überraschend sagt die Solarwirtschaft voraus, dass Solarenergie stark zulegen wird. Hofstätter empfiehlt, die jeweilige Quelle des Ausblicks genau zu prüfen.

Die erneuerbaren Energien entwickeln sich, kommen aber nicht an Verbrennungsfahrzeuge heran

Karsten Wilbrand, von Shell, sieht für die künftige Mobilität einige Herausforderungen auf uns zukommen. Welche Energiequellen können den wachsenden Mobilitätsbedarf möglichst umweltschonend abdecken und sind diese auch leistbar? Welche Rolle werden neue Technologien wie autonomes Fahren spielen? Wie wird die Gesetzgebung bezüglich Steuern und Beschränkungen reagieren? Was will der Kunde? Dessen Mobilitätsverhalten verändert sich, Multimodalität erhält immer mehr Akzeptanz.

Im Vergleich zum jährlichen weltweiten Energieverbrauch durch uns Menschen sind Energieressourcen reichlich vorhanden. Fossile Energieträger wie Öl und Kohle weisen durch verbesserte Explorationstechnologien weiterhin eine hohe Reichweite auf. Aber auch erneuerbare Energien werden zunehmend auch global eine Rolle spielen. Das gilt vor allem für die Solarenergie. Wilbrand: „Die jährliche Solareinstrahlung bietet ein Riesen-Potenzial.“ Aber auch andere Formen wie Wind, Wasserkraft oder Photosynthese wären ausreichend vorhanden, um den jährlichen weltweiten Energiebedarf zu befriedigen, wenn auch auf deutlich niedrigerem Niveau als die Solar- kraft.

Shell veröffentlicht alle vier Jahre Energieszenarien. Im neuesten Szenario erwartet Shell, dass sich Erdgas stark entwickeln wird, da der Preis von Erdgas relativ günstig ist. Dasselbe gilt für Kohle. Wilbrand: „In China entsteht jede Woche ein neues Kohlekraftwerk. Diese Kraftwerke sind dann in den nächsten 30-50 Jahren in Betrieb. Es ist damit schon gesetzt, dass Kohle eine große Rolle spielen wird, es sei denn der Gesetzgeber schreitet wegen der hohen CO₂ Emissionen ein.“ Einen größeren Anteil der Solarenergie sieht Shell erst 2060, wobei die Technologie bis dahin kontinuierlich dazugewinnen wird. Die erneuerbaren Energien entwickeln sich also deutlich, werden aber auch 2060 die fossilen Energien noch nicht verdrängt haben.

Shell gibt aber nicht nur weltweite Energieszenarien heraus, sondern auch Pkw-Szenarien für Deutschland. Die Pkw-Flotte in Deutschland



wird 2025 ihr Maximum erreichen und aufgrund der zu erwartenden kontinuierlich schrumpfenden Bevölkerung in Deutschland wieder sinken. Wilbrand: „Der Markt ist gesättigt, wir fahren weniger Auto und steigen mehr auf Bahn oder Flugzeug um.“ Die fallenden Solarkosten bestätigt auch Wilbrand: „Die Solar- kosten sind erheblich gesunken, wir kommen an die Energiekosten von Gas heran. Erneuerbare Energien werden attraktiv.“ Durch Erweiterung der Windkraftkapazitäten in England hat sich die maximale Leistung von 2009 bis 2013 nahezu verfünfacht. Windkraftanlagen im Binnenland (onshore) sind mittlerweile sehr wettbewerbsfähig geworden.

Je höher die Bevölkerungsdichte in den Städten ist, desto geringer ist der Energiebedarf im Verkehr. Asiatische Städte wie Hongkong schneiden daher besonders gut ab. In Amerika, wo größere Entferungen zurückgelegt werden müssen, ist der Energiebedarf daher besonders hoch. Europäische Städte liegen im Mittelfeld.

Anschließend zeigt Wilbrand noch einen Vergleich der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen mit unterschied-

lichen Antrieben. Dabei schneidet Erdgas im Vergleich zu Diesel und Benzin gut ab, bei Elektroautos ist auf die Stromquelle zu achten. Bei Kohle ergeben sich höhere CO₂-Werte als bei den fossilen Alternativen. Unter Betrachtung des europäischen Strommixes können Elektroautos aber Verbesserungen erzielen. Wasserstoff, erzeugt durch Erdgas oder Windkraft, bietet bedingt durch höhere Reichweiten und niedrige CO₂-Werte (im Falle von Windkraft nahezu null Emissionen) ebenfalls großes Potenzial, betonte Wilbrand: „Wasserstoff sorgt für saubere und nachhaltige Mobilität.“

Mittelfristig wird sich an der Dominanz des Verbrennungsmotors wenig ändern

Auch der Vertreter der europäischen Kommission, Andreas Pilzecker, sieht den Verbrennungsmotor noch lange als wichtigsten Antrieb. Das zeigen die Fakten: Transport in der EU basiert zu 94 % auf Erdöl, Erdgas und Biokraftstoffe sind verfügbare aber wenig bedeutende Alternativen und die Elektromobilität steht erst am Anfang. Pilzecker: „Daran wird sich

bis 2020 und mittelfristig wenig ändern. Selbst 2050 werden noch immer rund 90 Prozent aller Fahrzeuge einen Verbrennungsmotor (dann allerdings in Kombination mit Hybridantrieb und Batterien) haben.“

Aber die Abhängigkeit vom Öl hat Folgen. Pilzecker: „Die EU importiert 84 % des benötigten Öls, was sie 2,1 % der Wirtschaftskraft kostet. Große Mengen werden zudem aus politisch instabilen Regionen bezogen.“ Und der Transportsektor reagiert heftig auf Preisausschläge, etwa ein Viertel der Transportkosten ist Öl. Auch der private Sektor darf nicht außer Acht gelassen werden, immerhin machen Kraftstoffe sieben Prozent der Haushaltshaushalte aus. Generell sieht Pilzecker beim Ölpreis einen Trend nach oben, da die Erschließung neuer Quellen teurer wird. Erneuerbare Energien wären also nicht nur geopolitisch wichtig, die EU könnte sich so auch viel Geld sparen. Und der Umwelt würde es auch nützen: Motoren mit fossilen Kraftstoffen sind für ein Viertel aller Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich. Der Transportsektor ist damit in der EU der zweitgröß-

te Klimasünder. Und das wird auch so bleiben. „Wir erwarten, dass die Emissionen im Transportbereich noch ansteigen werden“, betont Pilzecker. In allen Bereichen konnten die Emissionen von der Wirtschaftsentwicklung entkoppelt werden, nur nicht im Transportbereich. Pilzecker: „Die Transportleistung ist von der wirtschaftlichen Entwicklung völlig abhängig.“

Wie sehen also Lösungsansätze aus?

Im Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum aus dem Jahr 2011 heißt es, dass bis 2050 die Abhängigkeit des Transportsektors vom importierten Öl halbiert und die THG Emissionen um 60 % (Basis 1990) reduziert werden sollen. Das kann jedoch nur durch Maßnahmen und Initiativen erreicht werden, die an vielen Stellen ansetzen, also durch massiveren Einsatz alternativer Kraftstoffe (z. B. Wasserstoff) und Antriebe (Hybrid, E-Autos), so Pilzecker. Die bekannten 20-20-20 Ziele (20 % weniger Treibhausgasemissionen als 2005, 20 % Anteil an erneuerbaren Energien, 20 % mehr Energieeffizienz) sind als Zwischenziel für 2050 zu verstehen.

Ein Lösungsansatz ist die Kraftstoffstrategie für Europa aus dem Jahr 2013. Ursprünglich wurde mit dieser Strategie das Ziel verfolgt, festzusetzen, wie viele Tankstellen für alternative Kraftstoffe an europäischen Knoten benötigt werden. Es sollte also eine Minimaldichte einer Tankstelleninfrastruktur für die wichtigsten alternativen Kraftstoffe festgelegt werden. „Die Mitgliedsstaaten wollen sich das aber von der EU nicht vorschreiben lassen“, betont Pilzecker. Ein weiteres Ziel der Kraftstoffstrategie war es, alternative Kraftstoffe geeignet zu kennzeichnen

(Kompatibilität und Verbraucherinformation) und harmonisierte Standards zu implementieren. Diese zwei Punkte wurden auch umgesetzt.

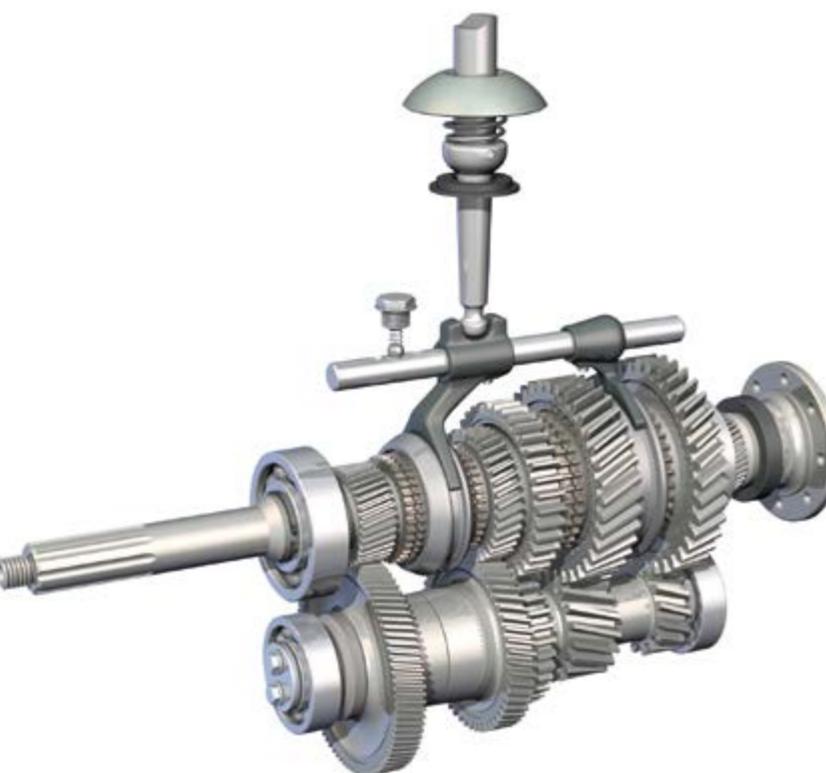
Eine weitere Möglichkeit bietet die Kraftstoffbesteuerung. „Wir haben in der EU eine Energiebesteuerung, die nichts mit rationaler Besteuerung zu tun hat. Die Mitgliedstaaten machen, was sie wollen. Unterschiedliche Kraftstoffe werden in unterschiedlicher Weise gefördert“, kritisiert Pilzecker. Die EU-Kommission hatte daher einen Vorschlag erarbeitet, mit dem die gegenwärtigen Ungleichgewichte beseitigt werden sollen. Es sollen bei der Besteuerung die CO₂-Emissionen und der Energiegehalt der Energieform berücksichtigt werden. Pilzecker sieht aber wenige Chancen, dass dieser Vorschlag tatsächlich umgesetzt wird.

Ein weiterer Lösungsansatz ist die Erneuerbare-Energien-Richtlinie 2009/28/EG. Bis 2020 soll im Transportsektor laut dieser Richtlinie mindestens 10 % des Endenergieverbrauches im Verkehrssektor aus erneuerbaren Energien (u. a. Biosprit) gedeckt werden. Dieses Ziel wird mit den existierenden Instrumenten (Kraftstoffe B7, E10, grüner Strom) nicht erreicht. Die Fortschritte sind länderspezifisch sehr unterschiedlich, Österreich liegt im guten Mittelfeld, Schweden und Finnland liegen ganz vorne. 2012 wurden 14 Millionen Tonnen Biosprit dem Benzin und Diesel in der EU beigemischt, das entspricht 5 % des gesamten Verbrauches des Transportsektors. Vorrangig geht es der EU beim Biosprit um den Klimaschutz. Biodiesel aus Pflanzenöl sowie Ethanol aus Getreidestärke und Zucker dominieren den EU-Markt. Mittlerweile gibt es massive Produktionsüberkapazitäten in der EU. Die EU will den Verbrauch von Biokraftstoffen, die Agrarproduktion für Teller und Trog verdrän-

gen, begrenzen und von solchen, die es nicht tun, fördern. Deshalb sollen Biokraftstoffe aus Nahrungsmittelpflanzen nach 2020 nicht mehr öffentlich gefördert werden. Pilzecker:

„Biokraftstoffe der 1. Generation sollten nach 2020 keine Rolle mehr spielen.“ Pilzecker sieht schon heute ein dynamisches Wachstum von Biokraftstoffen der 2. Generation, die also nicht auf Nahrungs- und Futterpflanzen beruhen. Im April 2015 hat man sich im Europaparlament und dem Rat geeinigt, den Anteil von Biosprit aus Agrarrohstoffen auf 7 Prozent des gesamten Kraftstoffverbrauchs zu begrenzen. Pilzecker: „Wir hoffen, dass die fehlenden 3 % von anderen Optionen gestellt werden.“ Weiters muss laut Pilzecker bald eine Anschlussregelung nach 2020 gefunden werden. Im Rahmen für die Klima- und Energiepolitik 2020 bis 2030 sind allerdings keine neuen Zielvorgaben für erneuerbare Energien im Transportbereich und keine Fortsetzung des 10 % Ziels enthalten, die Verantwortung soll wieder stärker auf die Mitgliedstaaten übergehen. Ziel des Rahmens ist generell ein effizienteres Transportsystem, die Weiterentwicklung und größere Verbreitung von Elektrofahrzeugen, Biokraftstoffe der zweiten und dritten Generation sowie weiterer alternativer, nachhaltig erzeugter Kraftstoffe.

Pilzecker hat aber auch gute Nachrichten zu verkünden: Die EU-CO₂-Ziele für den Flottenverbrauch von Pkws für 2015 und Klein-Lkws für 2017 wurden bereits 2013 erreicht. Pilzecker sieht dies als erfolgreiche Regulierung an. Pilzecker: „Es wurde um jedes Gramm gefeilscht, um im Markt besser da stehen zu können.“ Auch das 95 g CO₂-Ziel für Pkws bis 2020 sieht Pilzecker als erfolgreiche Politik an und erwähnt dazu, dass die EU-Kommission diese Politik gerne in dieser Weise weiterführen würde. Pilzecker befürchtet



allerdings, dass es zukünftig weniger EU-Politik und mehr nationale Politik geben werde.

Brauchen wir überhaupt Subventionen? Pilzecker ist davon überzeugt, dass wir welche benötigen, allerdings müsse überlegt werden, wie schnell diese aufgrund des technischen Fortschrittes angepasst werden müssen. Eines darf jedenfalls nicht vergessen werden: Die Akzeptanz des Verbrauchers. Pilzecker: „Den Autofahrer müssen wir mit an Bord haben.“

Künftig wird ein Fahrzeug gemäß dem gewünschten Einsatzzweck ausgewählt

Wolfgang Kriegler, A3PS (Public Private Partnership von Industrie, Wissenschaft und bmwvit), stellt gleich zu Beginn eines klar: „Die 95 g CO₂ pro km sind mit konventionellen Antrieben nicht mehr zu schaffen. Ohne Teilelektrifizierung kann das nicht erreicht werden.“ Mittelfristig sieht Kriegler eine Diversifizierung

der Antriebe. Derzeit sind wir noch gewohnt, das normale Verbrennungsmotor einzusetzen, künftig wird ein Fahrzeug gemäß dem gewünschten Einsatzzweck gewählt. Erdgas (CNG) ist zu Unrecht „unter die Räder gekommen“, seitens der Motorenentwickler spricht nichts gegen CNG, vom energetischen Wirkungsgrad her gesehen gibt es Potenzial. Immerhin emittiert CNG 25 % weniger CO₂ als Benzin oder Dieselfahrzeuge. Dennoch ist CNG in der Öffentlichkeit bis heute nicht gut angekommen. In Italien gibt es bedingt durch entsprechende Förderungen zwar viele CNG-Fahrzeuge, diese Förderung wurde aber zurückgefahren, weshalb deren Anzahl nun wieder stagniert.

Als Zukunftstrend identifiziert Kriegler die Plug-In-Hybride, mit denen 30–50 km elektrisch gefahren werden können und die dadurch CO₂-Vorteile bieten. Die nächste Stufe ist es, batterieelektrische Fahrzeuge mit Range Extenders auszustatten. Rein batterieelektrische Fahrzeuge befinden sich nach dem Boom von 2008

bis 2011 in einer Rezessionsphase, die Stückzahlen wachsen kaum mehr. Als Gründe nennt Kriegler die kaum vorhandene zugehörige Infrastruktur und die teuren Batterien. Zwar sinken die Batteriepreise, weil die weltweiten Batterie-Produktionskapazitäten nur zu 18 % ausgelastet sind, dennoch sind die Batterien nach wie vor zu teuer. Kriegler: „Alle haben damals in die Batterieproduktion investiert, der Hype ist aber nicht wirklich gekommen.“ Die „Über-Lösung“ wäre ein Batterie-Brennstoffzellen-Fahrzeug. Brennstoffzellen-Fahrzeuge sind jetzt am Start. Toyota ist mit dem Mirai in Serienproduktion. In Deutschland bringt man das Thema mit 400 Wasserstofftankstellen in Schwung. Kriegler: „Der Wasserstoff befindet sich noch ziemlich am Anfang. Die Praxistauglichkeit wird man sehen.“ Jedenfalls gibt es 29 Möglichkeiten, den Wasserstoff herzustellen – aus Gas, Kohle, Holz und Elektrizität. Wird der Wasserstoff-Antrieb veraltet sein, wenn die Batteriefahrzeuge ihren Siegeszug antreten werden? Also der Wasserstoff quasi übersprungen werden? Das glaubt Kriegler nicht, bei den Lithium-Ionen Batterien werden nicht mehr als 2 % Energie-dichte/Jahr gewonnen und die Zink-Luft/Lithium-Luft Batterien haben voraussichtlich erst eine Marktreife ab 2030. Alleine der deutlich kürzere Tankvorgang von 3 Minuten spricht für das Wasserstofffahrzeug. Aus überschüssiger erneuerbarer Energie wie Wind oder Wasserkraft soll letztendlich der Treibstoff für die Mobilität kommen. Alternative Biokraftstoffe der 2. Generation (auf Non-Food-Basis) sind wirtschaftlich noch nicht darstellbar, es gibt aber Pilotanlagen, ergänzt Kriegler.

Planungssicherheit ist für alternative Antriebe erforderlich

Franz Weinberger, MAN, stellt die Situation der Nutzfahrzeugbranche

bezüglich alternativer Antriebe dar. Bei Lkws ist der mobile Laderraum und das Ladegewicht das wichtigste, beides festgelegt durch das Kraftfahrzeuggesetz. Alternativenergien besitzen allerdings keine so hohe Energiedichte wie Diesel. Das heißt, es braucht größere Tanks, die dann aber den Laderraum verkleinern. Batterien sind außerdem schwer. Wichtig ist der Nutzfahrzeugindustrie die Planungssicherheit, Vorteile/Vergünstigungen müsse es auch in fünf Jahren noch geben, ein klarer Auftrag an die österreichische Verkehrspolitik. Andernfalls ist das Vertrauen in neue Technologien nicht gefestigt. Und eines dürfe auch nicht vergessen werden, der Gebrauchtwagenmarkt, das Fahrzeug müsse schließlich wieder verkauft werden. Das beeinflusst die Investitionsentscheidung massiv. Schon heute ist der Diesel-Lkw praktisch frei von Partikeln, NOx etc. Ohne die strengen Abgasgesetze für NOx, Partikel etc. wäre man mit der CO₂-Effizienz bereits weiter, betonte Weinberger. Schließlich braucht der Katalysator Energie, um NOx und Partikel zu beseitigen. Österreich ist eines der wenigen Länder, wo Biodiesel aufgrund der steuerlichen Begünstigung noch eine Rolle spielt. Weinberger: „Wird das auch in drei Jahren noch so sein?“.

In der anschließenden Podiumsdiskussion betont Pilzecker, dass die lokalen Rahmenbedingungen bzw. die lokale Politik ganz entscheidend sind.

Wilbrand informiert, dass heute schon Wasserstoff für Raffinerien produziert wird. Auf die Frage von Rohracher, GSV, wie stark der Ölpreis das Geschäft von Shell beeinflusst, antwortet Wilbrand, dass der Einfluss natürlich erheblich ist: bei geringem Ölpreis wird kaum in neue Öl- und Gasfelder investiert und da-

mit kommt die Förderung von Öl und Gas langsamer voran. Auch Shell kann den Ölpreis nicht vorhersagen, betont Wilbrand: „Man liegt immer falsch.“ Ein niedriger Ölpreis macht aber auch alternativen Energien zu schaffen. Das teurere alternativ betriebene Fahrzeug benötigt dann noch mehr Zeit, bis es sich rentiert. Neue Fördertechnologien wie etwa Fracking in den USA haben erhebliche zusätzliche Mengen an Öl und Gas auf den Markt gebracht, was den Weltmarktpreis natürlich stark beeinflusst hat.

Kriegler plädiert dafür, die CNG-Förderung hochzufahren. Beim Wasserstoff sieht er großen Handlungs- und Forschungsbedarf. Es müssen jetzt Korridore geschaffen werden, um die Versorgung mit Wasserstoff sicherzustellen.

Wilbrand informiert, dass es die Initiative H2-Mobility in Deutschland gibt, um eine „Grundminimalinfrastruktur“ für Wasserstoff aufzubauen, 400 Tankstellen sind bis 2023 geplant. Erste Fahrzeuge gibt es auf dem Markt. Hofstätter ist überzeugt, dass eine Anschubfinanzierung für die Infrastruktur helfen würde.

Kriegler will die Technologien von Pkw, Lkw und Luftfahrt verknüpfen. Die Brennstoffzellen-Entwicklung ist auch ein Thema für die Luftfahrt.

Pilzecker informiert, dass alternative Treibstoffe in zahlreichen Testflügen bereits erfolgreich eingesetzt wurden. Technisch ist das schon heute möglich. Zur Frage der Abstimmung der Mitgliedsländer mit der EU erwähnt Kriegler, dass sich das BMVIT auch mit den Nachbarländern abstimmt. Es müsse daher nicht alles von der EU kommen.

Wilbrand ergänzt, dass es auch beim Wasserstoff eine Abstimmung von Shell und OMV gibt. In Abschwächung des vorher von Pilzecker erläuterten Energieszenarios 2050 spricht Wilbrand davon, dass 2040 noch 90 % der Fahrzeuge einen Verbrennungsmotor haben werden, Wilbrand nannte das realistisch. In Deutschland sieht Wilbrand einen Einbruch des Benzinmarktes und eine weitere Verdieselung des Marktes.

Kriegler glaubt, dass wir auch in den nächsten fünf Jahren dieselben Antriebe wie heute haben, mit einem höheren Anteil an Plug-In-Hybriden. Diese sind mit rund 39.000 Euro (Golf Plug-In) auch erschwinglich, bei Fahrzeugpreisen in den Bereichen von 60.000-70.000 Euro wird sich hingegen nicht viel tun.

Wilbrand vermutet, dass wir 2020 an das 95-g-CO₂-Ziel herankommen werden. Es scheint zwar schwer, aber zu höheren Kosten für die Kunden dennoch erreichbar. Kleinfahrzeuge werden das schaffen, bei Mittelklassefahrzeugen wird es mithilfe der Hybridisierung auch gelingen. Schon 2016/17 wird es mehr Hybirdfahrzeuge am Markt geben, kurze Strecken können so elektrisch zurückgelegt werden. Wilbrand: „Aufgrund der erwarteten Verdoppelung des weltweiten Energiebedarfes bis 2060 und der Klimaziele werden wir auf mehrere Technologien setzen müssen.“

Laut Pilzecker haben wir schon viel erreicht. Das heute Diskutierte müsse aber auch beim Autofahrer ankommen. Neue Technologien müssen „sexy“ sein. Der Kunde solle z. B. auch bei einer Taxifahrt wählen können, ob er ein E-Taxi oder Benzin-Taxi haben will.

Veranstaltung:

„EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ am 3. November 2015

Die Wirtschaftskammer Österreich lädt zu einer Veranstaltung zum Thema „EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr Europa – Quo Vadis?“ am Dienstag, den 3. November 2015, ab 10 Uhr in die WKÖ, Rudolf Sallinger Saal (Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien) ein.

Die EU-Sozialvorschriften in ihrer aktuellen Ausgestaltung sind auf einen jahrzehntelangen historisch gewachsenen Entwicklungsprozess zurückzuführen. Aus Sicht der Unternehmen entspricht die derzeitige Rechtslage nicht mehr den praktischen und für reibungslose wirtschaft-

lichen Abläufe notwendigen Erfordernissen. Die Europäische Kommission hat bereits einen umfassenden Consultationsprozess eingeleitet und Verbesserungen angekündigt. Wo zeigen sich Schwierigkeiten in der täglichen Praxis, auf welche Herausforderungen stoßen Unternehmen bei grenzüberschreitenden Verkehren, welche Verbesserungswünsche haben betroffene Unternehmen und was plant die Europäische Kommission in diesem Zusammenhang? Die Veranstaltung beleuchtet die aktuellen Diskussionen auf EU-Ebene, aber auch die nationalen Herausforderungen bei der Umsetzung und Kontrolle der beste-



henden Vorschriften sowie Erfahrungen aus der Praxis. Informieren Sie sich über die Vorhaben der Europäischen Kommission im Rahmen des für 2016 angekündigten Straßenverkehrspakets und diskutieren Sie mit hochrangigen Vertretern der Europäischen Kommission, des Europäischen Parlaments, der nationalen Ministerien und der Wirtschaft!

Lager und Logistikfläche in Gratwein zu vermieten:



Lage:

Direkt hinter der Sappi Papierfabrik und damit 1,8 km zur Autobahnauffahrt A9

Grundstückswidmung:
Industriegebiet – keine Wohnhäuser!



Preis je Ausstattung und Nutzungsdauer:
ab 3 Euro je Quadratmeter

Zwischen 500 und 6000 m² möglich

2 Hallen: 25 x 120 Meter bei 7 Meter Raumhöhe

- Maschinenböden belastbar bis 60 Tonnen, Brandklasse 2 (wird angestrebt);
- die Hallen sind mit Ferngas und Gebläselüftern beheizbar;
- ein Bahnanschluss ist vorhanden, Verladerampen können auf Wunsch errichtet werden, ein 13,5-Tonnen-Kran ist vorhanden;
- Büroflächen sind ebenso vorhanden.



Anfragen und Besichtigung: Christian Tazl 0664-1520295, christ@aon.at

Motortuning mit Herz

Mehr Power weniger Verbrauch - optimierte Motorsoftware bringt mehr als nur Fahrspaß.



weniger Verbrauch lautete das Versprechen von „Competence Tuning“, einer Firma aus Graz, die sich durch 18 Jahre Erfahrung auf dem Gebiet einen Namen gemacht hat. „Durch mehr Leistung wird die gewünschte Geschwindigkeit schneller erreicht. Wechselt man dann sofort in den höchstmöglichen Gang und achtet auf vorausschauende Fahrweise, lässt sich auch eigentlich gegensätzliches - nämlich zügiges Fahren mit mehr Ökonomie - vereinbaren“, erklärt Helmut Müller, Ansprechpartner und Tuning-Profi. Um das Plus an Fahrspaß sorgenfrei genießen zu können, ist die Tragung deren Leistungssteigerung in die Fahrzeugpapiere unumgänglich. Nur bei einem namhaften Tuner gibt es die dazu benötigten Unterlagen, genauso wie das Angebot einer Tuning-Garantie. Dadurch den geringeren Verbrauch kann sich ein Chiptuning

auch wieder amortisieren. Um sich selbst risikolos von den Vorteilen überzeugen zu können, gibt es Competence Tuning mit 7 Tagen Geld zurück Garantie.

Neue Chiptuning Modelle:

Audi A3, A4, Golf 7, Seat Leon 2.0TDI CR von Serie 184PS // 380NM auf 210PS und 430NM Drehmoment

BMW 330D, 430D, 530D, 630D, 730D, X3, X5, X6 3.0D von Serie 258PS // 560NM auf 305PS und 610NM Drehmoment

Landrover Discovery Sport, Evoque 2.2D von Serie 150PS // 380NM auf 190PS und 450NM Drehmoment

Mercedes C,E, GLK 220 CDI von Serie 170PS // 400NM auf 205PS und 460NM Drehmoment

weitere Modelle auf Anfrage
www.tuner.at

COMPETENCE CHIPTUNING

office@tuner.at

0316/ 28 68 48



Harterstraße 126
A-8053 Graz

Warum etwas billiges kaufen wenn du bei uns
das beste Preis Leistungsverhältnis erhältst.

Ceramic Power Liquid®

Ceramic Power Liquid® - Schützt den Motor und reduziert ihren Treibstoffverbrauch egal ob bei LKW, Auto, Motorrad, Boot oder Rasenmäher.

Die Motor-Hightechbeschichtung besteht aus mikroskopisch kleinen Keramikteilchen (0,2 Mikron), die über das Motorenöl an die Stellen des Motors gelangen, an denen durch hohe Reibungskräfte besonderer Verschleiß droht. Durch die Hitzebildung im Motorinneren brennen sich die einzelnen Keramikteilchen zu einer extrem widerstandsfähigen Schutzschicht an den Reibungsflächen fest und gleicht so feine Poren und Riefen der Metallocberfläche aus. **Gebrauchshinweise:** Füllen Sie Ceramic Power Liquid® durch den Ölneinfüllstutzen in Ihren Motor. Die positive Wirkung stellt sich im Laufe der nächsten 300 Kilometer ein. Mit 0,45 l Ceramic Power Liquid® be-

handeln Sie Motoren bis 2,5 l Hubraum. Ceramic Power Liquid® gibt es auch für Schalt- und Differentialgetriebe, für Motorräder, LKW, Boote und Autobusse. Jetzt auf Amazon bestellen! Weitere Produkte auf Anfrage!



CPL ENERGY GmbH

Telefon: 0043 (0)316 22 53 29

E-Mail: office@ceramic-power.eu
www.ceramic-power.eu

Harterstraße 126
8053 Graz

DIE HIGHTECH BESCHICHTUNG

CERAMIC POWER LIQUID SORGT FÜR

- Weniger Treibstoffverbrauch
- Weniger Abgasbelastungen
- Weniger Motorverschleiss
- Weniger Motorgeräusch
- Weniger Ölverbrauch
- Erhöhung der Kompression
- Erhöhung der Motorleistung
- CPL wirkt für 100.000 Km auch bei regelmäßigen Ölwechseln

www.ceramic-power.eu

Geballtes Wissen unter einem Dach

Mit Alltrucks bietet AMS nun auch das beste Full-Service-Werkstattkonzept für Nutzfahrzeuge



Als Reaktion auf die steigende Komplexität im Nutzfahrzeug und um seinen Kunden auch weiterhin einen hochqualifizierten Service bieten zu können, hat sich AMS dem Alltrucks Full-Service-Werkstattsystem angeschlossen. Mit Alltrucks entsteht dank moderner Diagnosetechnik, zielgerechter Entwicklung und ausgewählten Leistungen ein europaweites Netzwerk aus Werkstätten, die ihren Kunden kompetenten Service für Nutzfahrzeuge bieten.

Das Gemeinschaftsunternehmen der drei Automobil- und Nutzfahrzeugzulieferer Bosch, Knorr-Bremse und ZF bietet Mehrmarken-Kompetenz auf höchstem Niveau. Die Robert Bosch GmbH stellt für Alltrucks sein tiefgehendes Service-Know-how sowie spezielle Diagnose- und Werkstatttechnik für Nutzfahrzeuge zur Verfügung. Wissen über Bremssysteme und weitere ausgewählte Fahrzeugsysteme bringt das Unternehmen

Knorr-Bremse ein. ZF zeichnet sich innerhalb des Alltrucks-Netzwerks für die Kompetenz in Sachen elektronische Systeme wie z. B. Getriebe, Intarder oder Lenkungen verantwortlich.

Mit langjähriger Erfahrung, aktuellem technischen Wissen und moderner Diagnose- und Reparatur-Technik erfüllt AMS die Anforderungen und bietet seinen Kunden nun auch einen markenübergreifenden Service der kompletten Nutzfahrzeug-Flotte an: Von Beratung, über die Diagnose, Wartung und Reparatur bis zur Probefahrt und Fahrzeugübergabe.



Profitieren Sie von der neuen Partnerschaft und genießen Sie deren Vorteile in vollem Umfang:

- alle Marken, alle Leistungen in Diagnose, Service, Wartung und Reparatur von leichten bis schweren NFZ, Anhängern und Aufliegern, Bussen, Bau- und Landmaschinen
- hohe Service-Qualität und Zugriff auf Erstausrüster-Wissen und Ersatzteile in Erstausrüsterqualität von Bosch, Knorr-Bremse und ZF
- schnelle Reparatur und Wartung zu attraktiven Preisen
- verkürzte Zugriffszeiten und effiziente Fehlersuche durch exklusive Fahrzeug-Diagnose und umfangreiche, technische Information ...

Mit Alltrucks als Systempartner garantiert Ihnen AMS fach- und sachgerechte Service- und Reparaturarbeiten.

Fahrerrückholung

Österreichische Arbeitnehmer unternehmen pro Jahr mehr als vier Millionen Dienstreisen.

Eine Dienstreise ist jede durch den Arbeitgeber veranlasste Abwesenheit vom Dienstort, wobei es nicht notwendig ist die Reise vom Dienstort aus zu starten. Aufgrund gesetzlicher Regelungen besteht eine weitreichende Haftung des Unternehmers für seine Dienstnehmer. Diese Haftung erstreckt sich vom Krankenversicherungsschutz im Ausland über die Fürsorgepflicht für den Heimtransport bis zur Haftung für Privatgegenstände des Dienstnehmers.

Im Inland haben alle Fahrer Anspruch auf Krankenbehandlung durch Vertragsärzte.

Prinzipiell gilt dieser gesetzliche Krankenversicherungsschutz auch in allen Mitgliedsstaaten der EU und der Schweiz. Weiters gibt es auch bilaterale Abkommen mit Staaten Süd-Ost Europas und der Türkei.

Die Leistungserbringung im Ausland erfolgt jedoch immer nach dem örtlichen Mindeststandard und dieser kann je nach Land stark differieren. Sehr oft werden deshalb verunfallte Fahrer in Privatkliniken behandelt, deren Kosten die Gebührensätze der österr. Sozialversicherungsträger oft weit übersteigen.

Sie als Arbeitgeber sind gesetzlich verpflichtet für die Heilbehandlung der Mitarbeiter aufzukommen.

Viele Firmen verlassen sich dabei gerne auf den Versicherungsschutz, der beispielsweise bei Kreditkarten beinhaltet ist. Allerdings ist der gesamte Versicherungsumfang an bestimmte Bedingungen geknüpft, die nur in den seltensten Fällen erfüllt werden. Dabei trifft den Dienstgeber auf Grund der arbeitsrechtlichen Fürsorgepflicht gesetzlich die volle Haftung praktisch für alles, was dem Dienstnehmer auf einer Geschäftsreise zustößt, nicht nur in Ausübung seiner beruflichen Tätigkeiten, sondern auch in



Mag. Peter Kremers
Tel.: 050/103-565
Mob.: 0676/398 02 94
Mail: peter.kremers@aktuell.co.at

seiner Freizeit und für sein persönliches Eigentum.

Veritas, Spezialist in Versicherungsfragen der Transportbranche hat eine eigene Versicherungslösung für Ihre Fahrer geschaffen. Fragen Sie nach der Prämie, es lohnt sich.

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.

↓ Logistik etabliert sich als Wertschöpfungsturbo
Neues Volksblatt, 21. August 2015

Logistik etabliert sich als Wertschöpfungsturbo

Der Standortfaktor Logistik ist ein zentrales Thema der strategischen Wirtschaftspolitik des Landes und gewinnt immer mehr an Bedeutung

Das Industriewissenschaftliche Institut (IWI) hat sich erstmals mit der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung von Logistik auseinandergesetzt. Die Zahlen sind beeindruckend: Jeder Euro Wertschöpfung in der Logistikbranche sichert 4,11 Euro Wertschöpfung in der Gesamtwirtschaft, jeder Euro Umsatz 3,88 Euro und jeder Arbeitsplatz dreieinhalb Arbeitsplätze. Die Studie wirft auch einen genaueren Blick auf die Modelregionen Oberösterreich und Salzburg. In den beiden Bundesländern ist ein Drittel der österreichischen Leitbetriebe beheimatet. Entsprechend hoch ist deren Vernetzung und damit die Bedeutung funktionierender Logistik für den Unternehmenserfolg: Die Logistikbranche sorgt in OÖ für 82.000 bis 96.000 Arbeitsplätze und für bis zu 5,88 Mrd. Euro Wertschöpfung. Pf



V.l.: Herwig Schneider (Chef Industriewissenschaftliches Institut Wien), Wirtschaftslandesrat Michael Strugl, Speditionsgeschäftsführer Wolfgang Schneckenreither und Christian Strasser (WKO-Spartenchef Transport und Verkehr). Foto: Land OÖ/Schäfer

Logistik

Oberösterreich arbeitet an Modellregion

35 Milliarden € beträgt die Summe aller Wertschöpfungseffekte, die die Logistikwirtschaft in Österreich generiert.

LINZ „Jedes Jahr nimmt die Logistik- und Transportkompetenz in ihrer Bedeutung als Wettbewerbsfaktor zu. Jetzt haben wir diesen Bereich erstmals volkswirtschaftlich gemessen“, sagte gestern Herwig Schneider, Geschäftsführer des Wiener Industriewissenschaftlichen Instituts bei der Präsentation seiner

Studie in Linz. Demnach erwirtschaften österreichweit rund 11.000 Unternehmen mit fast 160.000 Beschäftigten einen Gesamtumsatz von 33,6 Milliarden €. Laut Studie bringt das eine direkte Wertschöpfung von 8,6 Milliarden €. Werden auch alle mittelbaren Effekte hinzugerechnet, wachse die Wertschöpfungssumme, so Schneider, auf mehr als 35 Milliarden €.

„Logistik ist zur Schlüsselkompetenz geworden und ein Innovationstreiber“, betonte Oberösterreichs Wirtschaftslandesrat Michael Strugl. Das belege die

Studie, die auch Oberösterreich und Salzburg als Logistikregionen durchleuchtet habe. Denn speziell Oberösterreich setze bei Logistik einen wirtschaftspolitischen Schwerpunkt, so Strugl.

Zukunft Physical-Internet

Mit der Verknüpfung von Industrie 4.0 und Logistik, die beim neuen Zukunftsthema eines Physical-Internets eine elementare Rolle spielt, will Strugl Oberösterreich als Modellregion etablieren. Das Prinzip dahinter: Künftig könnten Güter analog zu Datensätzen im Web versandt

↓
Oberösterreich arbeitet an Modellregion
Wirtschaftsblatt, 21. August 2015



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

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

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

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

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

2. Der österreichische Konsument ist stark betroffen!

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

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

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

↑ Management Summary zur Studie „Flächendeckende Schwerverkehrs-Maut in Österreich“
Studie, August 2015

↓
Transporteure sehen ausländische Konkurrenz als Existenzbedrohung
WKO, Web

Transporteure sichern 82.000 Arbeitsplätze

Logistikbranche ist für 130 Milliarden Euro Umsatz in Österreich verantwortlich

LINZ In Österreich schaffen 11.000 Logistikbetriebe einen Umsatz von 33,6 Milliarden Euro, die direkte Wertschöpfung in der Branche erreicht 8,6 Milliarden Euro. Das sind die Kerndaten einer volkswirtschaftlichen Analyse des Industriewissenschaftlichen Instituts über die Branche.

Samt der indirekten Effekte von Beratern und Zulieferern, den Konsumeffekte von Logistik-Beschäftigten und der positiven Auswirkungen für die Kunden und deren Leistungsfähigkeit kommt das IWI auf 130 Milliarden Euro Umsatz.

Logistik sei längst nicht mehr Mit-

tel zum Zweck, um Produkte von A nach B zu transportieren, sondern eine echte Kern- und Schlüsselkompetenz für den Standort, sagt Wirtschaftslandesrat Michael Strugl.

In Oberösterreich würden inklusive aller Effekte zwischen 82.000 und 96.000 Arbeitsplätze durch die Logistik gesichert.

Wolfgang Schneckenreither als Vize-Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik sagte zur Stu-

die: „Unsere Branche ist extrem fragmentiert. Diese Berechnungen helfen, endlich als eigener Wirtschaftsfaktor wahrgenommen zu werden.“ Die Studie zeigt die intensive Vernetzung der heimischen Betriebe mit ihren Transport- und Logistikpartnern. Wichtig sei, Wertschöpfung in Form von Lagern, Umpacken und Verteil-

Michael Strugl (Land OÖ)
(sib/sb)

Transporteure sichern 82.000 Arbeitsplätze
OÖ, 21. August 2015



"Maut-Ausweitung ist Geldvernichtung"
Alexander Kieska über die Pläne der Bundesländer, Abriegelungen in der EU und Schiene statt Straße.
<http://kurier.at/wirtschaft/wirtschaftspolitik/maut-ausweitung-ist-geldvernichtung/145.755.588>

Transporteure sehen ausländische Konkurrenz als Existenzbedrohung

UfL: Fachverband fordert Novelle des Güterbeförderungsgesetzes - 2 bis 3 Prozent des Inlands-Güterverkehrs werden von Ausländern erbracht =

Wien (APA) - Die Kabotage, also inländische Transportleistungen durch ausländische Unternehmen, wird zunehmend zu einem Existenzkampf für die heimische Transportwirtschaft, beklagt der Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung, Franz Danninger, in einer Aussendung. Er fordert eine Novellierung des Güterbeförderungsgesetzes. Laut Statistik werden 2 bis 3 Prozent des Inlandsverkehrs von Ausländern erbracht.

„Egal in welchem Transportsegment - ob Baustellenverkehre, Zustellverkehre oder regionale Verkehre - aus allen Bereichen erhalten ich nahezu täglich Schilderungen und Anrufe von österreichischen Transportunternehmern, die gegen die ausländische Billigkonkurrenz nicht mehr bestehen können“, so Danninger.

Die heimische Transportwirtschaft habe laut einer Studie die zweithöchsten Standortkosten in der EU, erklärte Fachverbands-Geschäftsführer Peter Tropper der APA. Die Konkurrenz in Nachbarländern wie Slowenien oder Tschechien sei um bis zur Hälfte billiger. Eine völlige Liberalisierung der Märkte sei erst sinnvoll, wenn es überall eine Harmonisierung der Lohn- und Sozialabgaben gebe.

Eine Novellierung des Güterbeförderungsgesetzes sei dringend notwendig, weil das jetzige Gesetz keine brauchbare Grundlage für Kontrollen sei, ob die ausländischen Frachter die rechtlichen Bestimmungen erfüllen. Vor allem müsse es eine einheitliche Kontrollinstanz, die verkehrsrechtliche, lohnerhebende und sozialrechtliche Kontrollen durchführen können. Derzeit seien dafür Polizei, Finanzpolizei, Zoll und KIAB („Kontrolle illegaler Arbeitnehmerbeschäftigung“) zuständig. „Das ist völlig unbrauchbar, weil ein Polizist z.B. keine Lohnkontrollen durchführen darf“, erklärte Tropper.

Laut Fachverband geht es um 11.000 heimische Unternehmen mit rund 70.000 unselbstständig Beschäftigten.

Die Statistik Austria hat errechnet, dass 2013 der Inlandsverkehr (305 Mio. Tonnen beladenen Güter) zu 98,1 Prozent von in Österreich registrierten Fahrzeugen erbracht wurde. Die EU geht in einer Studie von einem Kabotageanteil von rund 3 Prozent der Transportleistung für Österreich aus. Die österreichischen Transporteure glauben, dass dieser Anteil deutlich höher ist.

Boxen Stopp

WKÖ-Verkehrssprecher Klacska: Kostentreiber einbremsen – Entlastungen angehen

Utl.: Flächendeckende Maut wäre ein weiterer Preistreiber =

Wien (OTS) - Wie die jüngsten WIPO/IHS-Prognosen gezeigt haben, hat Österreich akuten Handlungsbedarf, wenn es darum geht, das Wirtschaftswachstum anzukurbeln und den Arbeitsmarkt zu beleben. "Deutlicher kann es kaum mehr aufgezeigt werden: Wir brauchen Sofortmaßnahmen zur Entlastung der Wirtschaft, etwa durch eine Lohnnebenkostenenkung, und Ankurbelung der Kaufkraft", betont Alexander Klacska, Obmann der WKÖ-Bundesparte Transport und Verkehr.

Dass hier akuter Handlungsbedarf besteht, zeigen auch aktuelle Teuerungszahlen, wonach Österreich mit 1 Prozent im Europa-Vergleich an oberen Rang liegt. "Wenn nun auch kritisiert wird, dass die Lebenshaltungskosten in Österreich vergleichsweise hoch sind, muss dies doch für die öffentliche Hand ein Warnsignal sein, den eigenen Anteil daran zu durchleuchten", so Klacska mit Verweis auf Steigerungen bei öffentlichen Gebühren und Tariferhöhungen, die auch jüngst von den WIPO- und IHS-Experten kritisiert wurden.

"Wir brauchen dringend Kostendämpfungen statt weiterer Belastungen für Herrn und Frau Österreicher, wenn wir die Kaufkraft beibehalten wollen. In der jetzigen wirtschaftlichen Situation können wir uns weitere Preistreiber einfach nicht leisten. Wer jetzt noch an immer weitere Gebühren und Abgaben wie etwa die flächendeckende Maut denkt, hat den Ernst der Lage nicht erkannt und gefährdet den Wirtschaftsstandort Österreich", unterstreicht der Branchensprecher.

Man könnte nicht auf der einen Seite ein hohes Preisniveau anprangern, auf der anderen jedoch weitere Preistreiber fordern. "Eine Maut auf dem niederrangigen Straßennetz, das die regionale Wirtschaft versorgt, würde die Preis zwingend weiter hochziehen und uns buchstäblich die Butter vom Brot fressen. Das kann doch nicht ernsthaft gewollt sein", so Klacska in Richtung der Bundesländer. "Wenn wir wirtschaftlich nicht auf der Kriechspur bleiben wollen, brauchen wir mittelfristig Strukturreformen, kurzfristig rasch greifende Entlastungen – und sicher keine weiteren Borden. Wer jetzt mit Maut & Co dagegen rüttelt, darf sich nicht wundern, wenn wir nicht vom Fleck kommen und Nachatum und Beschäftigung auf der Strecke bleiben". (PWK475/PM)

↑ **WKÖ-Verkehrssprecher Klacska: Kostentreiber einbremsen - Entlastungen angehen**
OTS, 22. Juni 2015

↓ **Keine flächendeckende Maut**
Pressekonferenz, 21. August 2015

Keine flächendeckende Maut

Wenig Verständnis zeigt WKÖ Steiermark Präsident Josef Herk für einen erneuten Vorstoß, diesmal von Verkehrslandesrat Jörg Leichtfried, zum Thema flächendeckende Maut. „Gerade heute - am österreichischen 'Tax Freedom Day', sollte uns bewusst sein, dass wir keine zusätzlichen Kostenbelastungen brauchen. Daher sagen wir weiterhin ganz klar nein zu diesem Vorschlag für eine neue Massensteuer“, so Herk.

Nichts anderes, als eine neue Steuer, ist die Idee einer flächendeckenden Maut für WKÖ Steiermark Präsident Josef Herk.

„Eine solche Maut trifft neben der gesamten Bevölkerung vor allem massiv die Wirtschaft in den peripheren Regionen“, so Herk. „Das widerspricht dem erklärten Ziel der Landesregierung, die Regionen zu stärken. Im Gegenteil könnten dadurch Betriebe in Zentralregionen abwandern, was zu weiteren Arbeitsplatzverlusten in den Regionen führt.“

Die WKÖ hat die Auswirkungen einer solchen flächendeckenden Maut von Prof. Sebastian Kummer von der Wirtschaftsuniversität Wien untersuchen lassen. Die Ergebnisse der Studie sprechen eindeutig gegen eine Einführung:

- Bestenfalls bringt eine flächendeckende Maut 300 Mio. Euro, dafür ist aber ein neues GPS-System notwendig, da die Maut mit dem bestehenden Mikrowellensystem nicht machbar ist. Kosten für die Einführung: rund 350 Mio. Euro, zusätzlich fressen die laufenden Kosten für den Kontroll- und Verwaltungsaufwand rund ein Viertel der zu erwartenden Einnahmen auf.
- Gerade in ländlichen Regionen ist eine Verlagerung auf die Schiene gar nicht möglich. Die Maut führt eher zu einer zusätzlichen Umweltbelastung. Beispiel Schweiz: nach Einführung einer LKW-Maut hat sich der Transport einfach auf kleinere Fahrzeuge verlagert.
- Es handelt sich um ein Ausgaben- nicht um ein Einnahmenproblem. Der Straßenverkehrs-Steuer topf stieg in den letzten Jahren überdurchschnittlich, die Einnahmen werden aber für Querfinanzierungen missbraucht.

Spediteure sehen „mildere Kontrollen“ bei Landwirten im Straßenverkehr



↑ Spediteure sehen „mildere Kontrollen“ bei Landwirten im Straßenverkehr
Kurier, 17. August 2015

↓ Transporteure fordern effektive Kabotagekontrollen - Danner: „Fühlen uns von Politik im Stich gelassen“
OTS, 14. August 2015

Transporteure fordern effektive Kabotagekontrollen - Danner: „Fühlen uns von Politik im Stich gelassen“

Utl.: Branche leidet unter Billigkonkurrenz aus dem Ausland - Obmann Danner: Gesetzgebung gehört dringend reformiert =

Wien (OTS) - "Das Thema der Kabotage, das ist die Erbringung von inländischen Transportdienstleistungen durch ausländische Unternehmer, wird zunehmend zu einem Existenzkampf für die heimische Transportwirtschaft. Egal in welchem Transportsegment - ob Baustellenverkehre, Zustellverkehre oder regionale Verkehre - aus allen Bereichen erhalten ich nahezu täglich Schilderungen und Anrufe von österreichischen Transportunternehmern, die gegen die ausländische Billigkonkurrenz nicht mehr bestehen können", so Franz Danner, Obmann des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ).

"In unzähligen Gesprächen, auch mit den Kontrollbehörden, mache ich unermöglich auf dieses Thema und die mangelnden Kontrollmöglichkeiten aufmerksam und fordere hier rasche und dringende Verbesserungen in Form einer Novellierung des Güterbeförderungsgesetzes durch Verkehrsminister Stöger ein, doch nichts passiert. Wir fühlen uns in diesen und vielen anderen Punkten von der Politik einfach im Stich gelassen", schildert Danner verärgert die aktuelle Situation.

"Ein unverzüglicher Handel ist hier Gebot der Stunde, denn auch Kontrollbeamte bestätigen uns, dass die derzeitige Gesetzgebung hierzu dringend reformiert gehört, um effektive und gezielte Kontrollen zu ermöglichen."

Es geht hier um 11.000 heimische Unternehmen mit rund 70.000 unselbstständig Beschäftigten. Es geht um den Erhalt der Wertschöpfung und der Transportdienstleistungen durch österreichische Transportunternehmer. Die Politik soll hier und in vielen anderen Bereichen endlich aufwachen, appelliert Danner an die Politik zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die heimischen Transporteure. (PWK610/JR)

↑ Stöger stoppt Tachobetrug: Keine Trickserei mehr mit dem Kilometerstand
Web, August 2015

Transporteure kritisieren Unverhältnismäßigkeit bei Bagatelldelikten im Verkehrsbereich

Utl.: FV-Obmann Danner: Fairness und Verhältnismäßigkeit bei Strafen herstellen - „Was Autofahrer heute ärgert, ärgert uns schon lange“

„Dass sich Autofahrer über eine 'Null-Toleranz-Politik' bei Verkehrsdelikten ärgern, ist für uns absolut nachvollziehbar. Schließlich bekommen die Transporteure diese Vorgehensweise seit Jahren zu spüren“, betont Franz Danner, Fachverbandsobmann des Güterbeförderungsgewerbes in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ).

Diverse Sanktionen stehen schon längst in keinem Verhältnis mehr zum Vergehen, kritisiert Danner: „Schon die kleinsten Verfehlungen, wie etwa Übertretungen der Lenkzeiten in Minutenhöhe, werden mit mehreren Hundert Euro Strafe geahndet. Vergissst man eine Abschrift der Gemeinschaftslizenz im Fahrzeug mitzuführen, so ist man sofort 1.400 Euro los. Diese Liste von Bagatellvergehen, die mit übermäßigen Strafen geahndet werden, ließe sich noch lange fortsetzen“, so der Fachverbandsobmann mit Verweis auf zahlreiche Erfahrungsberichte der Transporteure.

Dass der Wortlaut des Gesetzes auch exekutiert werden müsse, sei unbestritten – „doch dabei kommt immer öfter der Verdacht auf, dass es nicht um Fairness, sondern ums Abklassieren geht. Ich fordere daher die Politik auf, die Strafhöhen einmal genau anzusehen und in ein angemessenes Verhältnis zum begangenen Delikt zu setzen. Das wäre nicht nur ein wichtiger Schritt in Richtung mehr Fairness, sondern auch in Richtung Entlastung unserer Betriebe von überordnenden Vorschriften und Bürokratie“, so der Obmann. (PWK575/PM)

↑ Transporteure kritisieren Unverhältnismäßigkeit bei Bagatelldelikten im Verkehrsbereich
WKO 2015

⇒ Gedämpfte Stimmung in der Verkehrswirtschaft - Branchensprecher Klacska fordert Belastungsstopp

OTS, 14. September 2015

Boxen Stopp

Gedämpfte Stimmung in der Verkehrswirtschaft – Branchensprecher Klacska fordert Belastungsstopp

Utl.: „Belastungs-Grenzen in der Verkehrswirtschaft längst erreicht“
– Dank an alle Unternehmer, die Flüchtlinge nach Hause ließen +

Wien (OTS) – Mauten, Nacht-Über, Haftung der Spediteure im Zivilverfahren, hohe Zulassungskosten, Onkostenhöhen und Belastungen durch das Energieeffizienzgesetz – die Liste der Belastungen für die heimische Verkehrswirtschaft wird immer länger. „Dabei sind die Belastungs-Grenzen der Branche längst erreicht“, warnt WKÖ-Bundesparteipräsident Alexander Klacska und fordert neben einem Belastungsstopp für die Branche auch die Realisierung von wachstumsfördernden Impulsen.

„Wir brauchen eine faire Benutzung und keine weiteren Zusatz-Bürden, die wir nicht mehr tragen können. Denn wie die aktuelle Unternehmensbefragung der Bundespartei Transport und Verkehr zeigt, ist die Nachfrageerwartung der Betriebe rückläufig, und Zukunftsaussichten und Beschäftigungslage werden von den Betrieben negativ eingeschätzt.“

Zwtl.: Fairer Benutzung statt ungerechtfertigter Belastung
Zu den Fällen mancher Bundesländer, eine flächendeckende Maut einzuführen, bekämpft Klacska die Kritik der Wirtschaft: „Es sind bei weitem nicht nur die Unternehmen des Verkehrs, die vom solchen Lkw- und Bus-Maut betroffen werden. Es sind die Konsumentinnen und Konsumenten, die Reisen und die Wertschöpfungsketten dort, die diese Zusatzbelastung tragen müssen“.

„Sollte man den Gedanken der flächendeckenden Maut zu Ende denken, heißt das für uns: Wenn unser Transportunternehmen für das Mautzahnen zahlen müssen, dann wollen wir auch überall fahren dürfen“, verweist Klacska auf die Forderung der Frächter nach Aufhebung des dichten Fahrverbotnetzes.

Auch die Miteinberufung von sogenannten externen Kosten in die Benutzung wird von der Politik immer wieder auf Tapet gebracht. Klacska dazu: „Hier fordern wir Kostenwahrheit. Wenn wir über dieses Thema diskutieren, dann fair und unter Relation der von den verschiedenen Verkehren verursachten Belastungen. Es kann nicht sein, dass eine kleine Gruppe, sprich die Güterbeförderer, überproportional belastet wird.“

Auch eine weitere Ökologisierung der Maut sieht der Branchensprecher skeptisch. „Von 2007 bis 2014 hatten wir Kostensteigerungen von 25 % des Durchschnittsmautzahns – Inflationsbereinigt sind das immer noch rund 15 %. Überproportionale Belastungen sind wir nicht mehr bereit, mitzutragen. Die Verkehrswirtschaft steht nicht mehr dafür zur Verfügung, allgemeine Budgetlöcher über diverse Wege zu füllen“.

Als weitere akute Problemfelder zeigte der Bundesparteipräsident die gegenwärtigen Vorschriften in Österreich für die Haftung der Spediteure im Zivilverfahren - hier sind rund 2000 Jobs und 100 Millionen Euro an Wertschöpfung in Gefahr, weil sich die Betriebe immer mehr aus dem Abfertigungsstandort Österreich zurückziehen sowie die immer noch nicht umgesetzte Abschaffung des Nacht-Übers für Lkw – „Die objektiven Kriterien liegen auf dem Tisch - die Politik muss endlich handeln“.

Kritik äußert die Bundespartei Verkehr auch an den Zulassungskosten. Fazit: Die Bantwortung einer parlamentarischen Anfrage hat gezeigt, dass der Behördenanteil völlig unabhängig der tatsächlichen anfallenden Kosten der öffentlichen Hand eingehoben wird. Klacska: „Wir wollen auch hier Kostenwahrheit. Unsere Unternehmen, die überproportional von Zulassungskosten betroffen sind, sollen nur für nachvollziehbare Kosten bezahlen.“

Für Verunsicherung sorgt derzeit das Energieeffizienzgesetz. „Es kann nicht sein, dass Unternehmen Energiespar-Maßnahmen treffen, die dann vielleicht doch nicht akzeptiert werden“, so Klacska mit Bezug auf die Tankstellen-Unternehmen, die immer noch nicht wissen, ob Belebung von Treibstoff-Additiven laut Energieeffizienzgesetz anrechenbar sein werden. Klacska fordert daher, die Umsetzung des Gesetzes auf 2016 zu verschieben.

Zwtl.: Flüchtlings-Welle: Dank an alle Unternehmen, die rasch und effizient helfen

Ein großes Dankeschön richtete Klacska an alle Unternehmen, die in den letzten Tagen Flüchtlingen in Notsituationen geholfen haben – sei es durch Transport auf der Schiene, per Taxi, Bus oder durch andere spontane Hilfeaktionen. „Es hat sich gezeigt, dass Österreich mit diesem Thema sehr professionell umgegangen ist den Menschen bei uns schnell und unkompliziert geholfen werden. Ich bin zuversichtlich, dass wir diese meistern können – wie wohl die Wirtschaft nur mit den Auswirkungen bestmöglich umgehen, aber die ursprünglichen Probleme nicht lösen kann“, appelliert Klacska an die Politik, rasch zu konzentrierten Lösungen zu kommen. Verzögerungen an den Grenzen verursachen der heimischen Transportwirtschaft indes spürbare Kosten: Ausgehend von einer Wartedauer von rund 3 Stunden, ergeben sich im Schnitt geschätzte Gesamt-Zusatz-Kosten von rund 2,4 Mio. Euro pro Werktag. (PWK679/PM)

www.wko.at/stmk/transporteure



Eiskalte Spitzenleistung – COOL&FRESH + Tomberger Kühlkost + EISZEIT Kärnten GmbH

Hinter dem Namen Tomberger stehen drei erfolgreiche Unternehmen: Tomberger Kühlkost GmbH, COOL&FRESH GmbH und das jüngste Unternehmen, EISZEIT Kärnten GmbH. Die Kernkompetenz der erfolgreichen Unternehmen ist die Versorgung der Kunden – dazu zählen Gastronomie, Freizeitbetriebe, Handelsketten, Großküchen etc. – vorrangig mit Tiefkühlprodukten.

Eine bewegte Erfolgsgeschichte

Alfred Tomberger war bis 1993 bei Eskimo-Iglo in Graz tätig, wo er die letzten Jahre als Verkaufsleiter für das traditionelle Eisgeschäft in der Steiermark zuständig war. Im März 1993 übernahm er als Geschäftsführer und Mehrheitseigentümer die Agenden der Tiefkühlkost Vertriebs-GmbH, die er zusammen mit Ing. Werner Oswald 1988 gegründet hatte. Der Erfolg der Firmengeschichte begann in Büros im Privatgebäude Tombergers, gefahren wurde mit sechs Tiefkühlfahrzeugen. 1995 wurde der Firmensitz nach Graz-Raaba verlegt und die Lkw-Flotte auf 10 Lkws erweitert. 2000 wird ein 300 m² großes Tiefkühlhaus gebaut, das Tiefkühlsortiment ausgeweitet und die COOL&FRESH Handels-GmbH gegründet. Die Firma Tiefkühlkost Vertriebs-GmbH wird zu einem Spezialisten auf dem Tiefkühlsektor. Seit 2001 übt COOL&FRESH auch das Güterbeförderungsgewerbe aus – als Systempartner von DAILY Tiefkühlservice GmbH mit dem Haupt-

kunden Spar. 2003 wird in Kalsdorf eine moderne, den Anforderungen entsprechende Niederlassung mit TK-Haus, 19 überdachten Andockrampen und 400 m² Büroräumen gebaut. Seit 2006 werden alle Fahrer zur Fachkraft für temperaturgeführte Lebensmittel ausgebildet.

2008 erfolgte die Umbenennung der Tiefkühlkost-Vertriebs GmbH in die Tomberger Kühlkost GmbH die nun zu 100 % im Eigentum der Familie Tomberger ist. Im Jahre 2009 wird eine Halle mit 900 m² zur Lagerung von Eskimo-Tiefkühlgeräten gebaut. COOL&FRESH ist auch Tiefkühlgeräterelogistiker für die Steiermark und das südliche Burgenland. 2011 wird in Judenburg ein Umladestützpunkt angemietet. 2013 expandiert Tomberger weiter, die Firma COOL&FRESH wird spiegelverkehrt noch einmal so groß gebaut. Im Dezember 2014 wurde die CH. Roskaritz GmbH in Villach zu 100 % von COOL&FRESH übernommen. Als Geschäftsführer fungiert der seit 5 Jahren bei Tomberger erfolgreiche Außendienstmitarbeiter

Markus Soinegg. „Unser Ziel ist es, mit dem Kärntner Unternehmen, mit 7 Lkws und 10 Mitarbeitern, zu einem verlässlichen Partner für die Gastronomie und Freizeitbetriebe in Kärnten zu werden.“

Mitarbeiter

Für Alfred Tomberger bedeutet „nachhaltiges Wirtschaften“ gemeinsam mit seinen Mitarbeitern sozial und wirtschaftlich verantwortlich erfolgreich als Unternehmer zu agieren. Bis zu 70 Mitarbeiter umfasst die Belegschaft und „das harmonische Ineinander greifen der einzelnen Abteilungen und der involvierten Menschen ermöglicht den Firmenerfolg“, so Tomberger. „Ohne unsere qualifizierten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wäre die erfolgreiche Entwicklung und der Ausbau des Unternehmens nicht möglich gewesen. Ich verlange viel von meinen Mitarbeitern, schätze bzw. honoriere ihre Leistungen aber auch entsprechend. Wir haben ein äußerst gutes Betriebsklima, das sich in der geringen Perso-

nal-Fluktuation zeigt.“ Ein gepflegtes Auftreten ist ihm sehr wichtig, denn seine Mitarbeiter präsentieren das Unternehmen beim Kunden.

Qualität und Pünktlichkeit

Intensive Kundenberatung und -betreuung und vor allem termingenaue Abwicklungen zählen zu den Stärken der Firmenkette. Eine unserer Herausforderungen ist: „Wir liefern temperatursensible Waren und dies in einem Zeitfenster von wenigen Stunden. Die Ware darf nicht antauen, die Kernkühltemperatur ist einzuhalten.“ Der Qualitätsanspruch ist, seinen Kunden hundertprozent erstklassige Ware, bei der die Kühlkette nicht unterbrochen wurde, zu liefern. Die Tiefkühllogistik ist ein sehr heikles Thema, deshalb sind die Tiefkühl-Lkws mit Temperaturaufzeichnungsgeräten ausgestattet, wodurch eine lückenlose Kontrolle der Warentemperatur möglich ist. Auch das Erkennen von Trends und ein Gespür, was an Tiefkühlprodukten gefragt wird, sind Bedingung für ein erfolgreiches Geschäft.

Firmenintern

Das Firmenareal – es umfasst 2 Tiefkühlhäuser, 38 Andockrampen, eine Lagerhalle für Tiefkühlgeräte und 800 m² Bürofläche – spiegelt den Geist des Unternehmers wider: Es ist modern, großzügig, offen und mit einer Nutzfläche von 4500 m² auf einem Gesamtareal von 19.000 m² entsprechend groß und bereit für weiteres Wachstum.

Trotz seines Erfolges ist Alfred Tomberger bodenständig geblieben. Besondere Freude macht ihm, dass seine Kinder mit vollem Tatendrang und mit derselben Begeisterung wie er im Unternehmen tätig sind. Für Sohn Matthias, der vor Kurzem die Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe abgelegt hat, war schon immer klar, dass er einmal in die Fußstapfen seines Vaters treten will. Er fungiert bereits als Geschäftsführer und vertritt das Unternehmen zusammen mit seinem Vater nach außen hin. Das Aufgabengebiet von Tochter Stefanie umfasst Personal- und Kundenbetreuung.



Wordrap



Alfred Tomberger



Matthias Tomberger



Markus Soinegg

Gründe, warum Alfred Tomberger der Job Spaß macht.

- Weil ich etwas bewegen, etwas schaffen kann;
- weil es Freude und Zufriedenheit schafft, wenn man Menschen Arbeit geben kann.

Factbox

Firmen:

Tomberger Kühlkost GmbH
COOL&FRESH GmbH
EISZEIT Kärnten GmbH

Geschäftsführer:
Alfred Tomberger
Matthias Tomberger
Markus Soinegg

Sitz:
Kasernstr. 60, 8401 Kalsdorf b. Graz
T. 03135/56 999
W. www.eskimo-graz.at
EISZEIT Kärnten GmbH
Emil-v.-Behring-Str. 19, 9700 Villach
T. 04242/41 218
M. office@eiszeit-kaernten.at

Gründungsjahr:
Tomberger Kühlkost GmbH 1993
COOL&FRESH GmbH 2000
Mitarbeiter: bis 70 (gesamt - COOL&FRESH, Tomberger Kühlkost, EISZEIT Kärnten)
Fuhrpark: 33 Lkws

Tätigkeitsfeld: Tiefkühlhandel, TiefkühlLAGER, TiefkühlLOGISTIK



Draskowitsch Transporte – Freude am Fahren

Innovation und Weitblick sind wichtige Kriterien der Draskowitsch Transporte e. U., auch bekannt unter „Drasko Trans“. Des Weiteren setzt der Firmenhalber Christian Draskowitsch auf gute Mitarbeiterbeziehung und kontinuierliches Wachstum.

Christian Draskowitsch ist gelernter Maschinenbauer und ein begeisterter Weltenbummler, weshalb sein Beruf auch so gut zu ihm passt und ihm Freude macht. Die Freiheit des Fahrens, das Bereisen fremder Länder sind seine Passionen, und so hat er bereits einige Kontinente erkundet. Bevor er sich in Österreich selbstständig machte, lebte er 13 Jahre in Südafrika, wo er seine Frau kennenlernte und seine Kinder zur Welt kamen.

Nach seiner Rückkehr in die zweite Heimat – Draskowitsch ist Doppelstaatsbürger (Österreich und Südafrika) – setzte er mit der Anschaffung eines Lkws den Grundstein für das heute erfolgreiche Unternehmen. In den ersten drei Jahren wickelte er in Zusammenarbeit mit Spediteuren al-

les alleine ab. 2003 begann mit der Einstellung des ersten Mitarbeiters das kontinuierliche Wachstum der Firma, die derzeit neun Mitarbeiter und neun Lkws umfasst. Seit Kurzem ist auch Sohn Klaus Brian Teil der „Drasko Trans“.

Der gelernte Elektroinstallateur fährt seine ersten Touren im nationalen Verkehr und wird im kommenden Frühjahr die Konzessionsprüfung ablegen. Gleich wie sein Vater, liebt er das selbstständige Fahren mit dem Lkw und scheut sich nicht, die Herausforderungen des Transportgewerbes anzunehmen.

Draskowitsch ist mit seinem österreichischen Unternehmen vorrangig im nationalen Verkehr unterwegs und hat sich zu einem unverzichtbaren Partner für die Papier- und Au-

toindustrie entwickelt. International fährt er vor allem mit seinem rumänischen Unternehmen.

„Die hohen Lohnnebenkosten sind neben den ungleichen Rahmenbedingungen die wohl größten Herausforderungen in meinem Betrieb“, berichtet Christian Draskowitsch. „Zudem kommen immer häufiger Transportvermittler ins Spiel, die selbst kein Risiko tragen, aber die Verdienstmöglichkeiten der Frächter noch mehr in den Keller drücken.“ Hier sieht der Unternehmer großen Handlungsbedarf. „Auch die hohen Mautkosten belasten meine Kalkulation mit 25 % bis 35 % sehr und können eigentlich nie 1:1 weiterverrechnet werden.“

Doch trotz manchmal schwieriger Umstände bleibt Draskowitsch opti-

mistisch und sieht der Zukunft positiv entgegen. Seine Wachstumspläne sind realistisch: „Wir haben keine expliziten Expansionspläne, sondern werden uns je nach Nachfrage dem Markt anpassen und versuchen, weiterhin stetig zu wachsen.“

Seine Mitarbeiter, die meisten sind bereits seit vielen Jahren im Betrieb tätig, sind für Draskowitsch überaus wichtig, ebenso wie ein gutes Betriebsklima. Um das zu gewährleisten gibt es immer wieder gemeinsame Aktivitäten. Draskowitsch ist jede Tour selbst gefahren und kennt die Ansprüche, sodass er in seine Mitarbeiter keine unrealistischen Erwartungen setzt. Faire Entlohnung für faire Arbeit ist seine Devise. Etwas besorgt zeigt sich Draskowitsch hinsichtlich des Arbeitsmarktes, denn viele seiner Fahrer sind bereits älter und jüngere drängen kaum auf den Markt. „Das könnte in einigen Jahren zum Problem werden, hier ist die Arbeitsmarktpolitik auf jeden Fall gefragt“, so der Firmenchef.

Österreichs effizientester Fahrer bei der Optifuel Challenge 2014

Renault veranstaltet den bekannten Wettbewerb zur Fahrökonomie und Draskowitsch Transporte war mit dabei – und das überaus erfolgreich. René Kungl, seit 10 Jahren im Unternehmen, hat österreichweit den

ersten Platz eingefahren. Bei der internationalen Ausscheidung in Nizza war das Unternehmen mit dem 9. Platz, bei insgesamt 6000 Teilnehmern, im Spitzensfeld.

Umwelt und Effizienz

Fahrerschulungen sind dem Unternehmer sehr wichtig, denn durch die richtige Fahrweise kann neben der Reduktion des Verschleißes der Treibstoffverbrauch zwischen 10 und 15 Prozent gesenkt werden.

Innovationen gefragt

Draskowitsch liebt neue Herausforderungen und sieht Forschung als gleichermaßen notwendig wie interessant an. So arbeitet er zurzeit gemeinsam mit der TU Graz an einem Projekt, das sich gerade in der Testphase befindet und das zum Ziel hat, die Effizienz der Lkws durch Senkung des Luftwiderstandes zu erhöhen.

Draskowitsch weiß über alles in seiner Firma Bescheid, er kennt nicht nur jeden Arbeitsschritt persönlich, sondern pflegt auch den persönlichen Kontakt zu seinen Kunden und sieht diesen als unabdingbar an.

Für die Zukunft wünscht sich Draskowitsch eine Verbesserung des Images des Fräters. „Transport ist die Basis unseres Wohlstandes“ und das wird leider von vielen noch nicht so gesehen.



Fotos: © Draskowitsch (3)



Ein starkes Team:
Christian Draskowitsch und Sohn Klaus Brian

- 3 Gründe, warum Christian Carl Draskowitsch der Job Spaß macht.**
- Weil ich selbstständig bin und mir alles selbst einteilen kann;
 - weil ich den direkten Kontakt zum Kunden sehr mag;
 - weil ich die familiäre und persönliche Atmosphäre, die ich mit der Selbstständigkeit schaffen kann, bevorzuge.

Wäre ich kein Fräter, wäre ich ...

- im Maschinenbau

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

- Rahmenbedingungen schaffen, die für alle dieselben sind und zu mehr Fairness und Transparenz führen.

Factbox

Firma:
Draskowitsch Transporte e. U.

Inhaber: Christian Carl Draskowitsch

Sitz:
Hohenrainstraße 50, 8042 Graz
T. 0699/111 72 712
M. office-draskotrans@speed.at

Gründungsjahr: 2000
Mitarbeiter: 10
Fuhrpark: 9
6 Sattelschlepper, 3 16-Tonner

Tätigkeitsfeld: Int. Gütertransporte im Nah- und Fernverkehr, teilweise für Speditionen, teilweise auf eigene Rechnung; vorwiegend für Papier- und Autoindustrie

TEMMEL, der Verkaufs- und Servicepartner für STAS und WIELTON in Österreich

Seit 2010 vertreibt Temmel das Premium-Produkt STAS in Österreich. Diese Vollalu Schubboden- und Kippauflieger bestechen durch das niedrige Eigengewicht und die exakte Verarbeitung.

STAS liefert seine Schubboden auch in verstärkter Müll- bzw. Schrottausführung. Die Seitenschutz- und Bodenplane ist bei dieser Ausführung üblich. Für die Ladungssicherung liefert STAS seine Schubbodenfahrzeuge in der Serie mit 12 Paar Zurringen aus.

Heuer ist eine verstärkte Nachfrage auf die Voll-Alu-Kippauflieger. Die neue Zertifizierungsverordnung für Futtermittel zwingt die Schüttgutfahrer zu reagieren.

Mulden mit 55m³ und mehr sind gefragt.

Als zweite Schiene hat Temmel die Produkte von Wielton im Programm. Hier ist Temmel der Vertriebspartner für Straßen- und auch Agro Fahrzeuge. Interessant ist bei Wielton das Kipper-



programm wegen des guten Eigengewichtes. Wielton arbeitet mit hochfesten Stählen bei den Rahmen. Für den Schrott- oder Schwermüll Transport bietet Wielton Leicht-Stahlmulden an. Abrollanhänger für den Containertransport rundet das Wielton-Lieferprogramm ab.

Temmel der Servicepartner rund um das Fahrzeug – Handel – Service – Tankstelle mit Adblue – Raststation



TEMMEL

TEMMEL GmbH · Oberschwarz 62 · A-8471 Spielfeld
www.nfz-temmel.at

- Lkw-Tankstelle, AdBlue
- Bistro & Shop
- UTA Card Akzeptanz
- Lkw-Abstellplatz
- Reparaturwerkstätte & Hydraulik-Service

INFOS unter +43 664 3459500
 E-Mail: h.krenn@nfz-temmel.at
www.nfz-temmel.at



Veritas
 Ein Unternehmen der AktuellX Gruppe



Ihr Spezialist

SICHER ERFOLGREICH

Umfassender maßgeschneideter 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 Klimaanlageneinbau
 §57a Überprüfung
 Kupplungen
 Fahrwerk
 Tachoüberprüfung & Reparatur
 Elektrik
 Komfortsysteme
 Motor
 Starterbatterien-Service
 Getriebe & Lenkungen
 Wabco & Knorr Servicecenter
 uvm.

www.amskfz.at

MOLL
 PREMIUM-QUALITÄT
 PREMIUM-Quality

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- & Motoren-Service GesmbH
 8141 Unterpremstätten, Rudolf-Diesel-Straße 2
 Tel.: 03136 / 563 - 0 | Fax: DW 222 | office@amskfz.at | www.amskfz.at

berufskraftfahrer weiterbildung



Profis am Steuer

Ihr wirtschaftlicher Erfolgsfaktor

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

Jetzt Herbstaktion buchen:
1+1 gratis!*)

Infos und Buchung

ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang/Lebring (03182) 401 65

ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Kalwang (03846) 200 90

*) Aktion gültig für die Module „wirtschaftliche Fahrweise“ (hier erhalten Sie das Modul „Anwendung der Vorschrift“ gratis dazu) sowie „Fahrsicherheitstraining PLUS“ - inkl. Schadensreduzierungsparcours (hier erhalten Sie das Modul „Gesundheit, Verkehrs- & Umweltsicherheit“ gratis dazu). Angebot nur telefonisch buchbar, Aktion (Buchung und Absolvierung der Trainings) gilt bis 31.12.2015 in allen ÖAMTC Fahrtechnik Zentren. Dieses Angebot ist mit anderen Rabatten und Aktionen nicht kombinierbar.