

VOLLE FAHRT

VOL.4 / 2016

Das Magazin der steirischen Frächter

**DER LKW BRINGT, WAS SIE BRAUCHEN -
DAMIT IHR FEST EIN SCHÖNES WIRD!**



RÜCKBLICKE UND (ERFOLGS-)AUSSICHT

**MAUTTARIF-
VERORDNUNG 2016**

**KV-ABSCHLÜSSE
FÜR 2017**

berufskraftfahrer weiterbildung

Profis am Steuer Ihr wirtschaftlicher Erfolgsfaktor

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

€ 70,- AUVA Förderung
gem. den Richtlinien auf www.auva.at

Jetzt buchen in den ÖAMTC Fahrtechnik Zentren Lang/Lebring Tel. (03182) 40165
und Kalwang Tel. (03846) 20090 oder www.oeamtc.at/berufskraftfahrerweiterbildung

Für aktives Fahren



Obmann, Ing. Albert Moder

Sehr geehrte steirische Frächterinnen und Frächter,

Das Jahr neigt sich wieder dem Ende zu – wie jedes Jahr, war es sehr turbulent. Laut WK-Umfragen hat sich die Lage in der Wirtschaft verbessert. Und ja, es stimmt: Aber von einer Erhöhung der Transportpreise spürt man noch nichts.

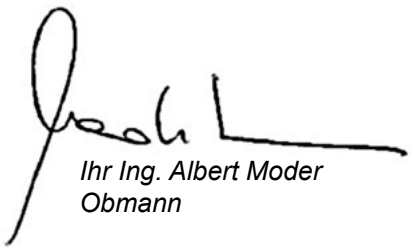
Es wird eher eine Senkung des Transportpreises von der Industrie angestrebt, frei nach dem Motto, der Lkw verbraucht weniger Sprit, die Fahrer aus dem Osten werden billiger sowie weitere Argumente, welche aus der Luft gegriffen sind. Tatsache ist, dass die Löhne ab 1. Jänner um 2,7 % erhöht werden. Diese Erhöhung beinhaltet die Anpassung von zwei Jahren, nämlich die von 2016 und 2017. Tatsache ist auch, dass die Autobahnmaut um bis zu 13,55 % je nach EURO-Klasse steigen wird. Unter diesen beiden Gesichtspunkten ergibt sich eine TRANSPORTPREISERHÖHUNG von ungefähr 1,5 %!

Wird diese Erhöhung von Transportunternehmen nicht an ihre Auftraggeber weitergegeben, werden genau diese Frächter nach Aufbrauch ihrer Reserven in der Ediktsdatei zu finden sein. Wir alle wollen als Unternehmer diesen Schritt in die Insolvenz vermeiden. Denn wir leben nicht nur für den Transport, sondern auch vom Transport, und wir sichern Arbeitsplätze und den Familien unserer Mitarbeiter den Wohlstand. Und um all das auch in Zukunft geben zu können, ist es wichtig, dass wir alle an einem Strang ziehen und die Transportpreise dementsprechend erhöhen und uns nicht gegenseitig ausspielen oder von den Auftraggebern ausspielen lassen.

Wir haben in neue, innovative Technik investiert, haben uns den Herausforderungen eines modernen Transports und den hohen Umweltanforderungen gestellt, indem wir Euro-6-Lkw angeschafft haben.

Dass diese Investments nicht ohne den Einsatz finanzieller Mittel gehen, ist klar, doch dass diese Mittel über einen vernünftigen Transportpreis lukriert werden müssen, muss auch klar sein. Die Bahn, die Post, der Kaufmann, das Land, der Staat – jeder erhöht seine Preise. Also dürfen wir es auch, nein, wir müssen es sogar!!!!!!

Ich wünsche Ihnen ein erfolgreiches neues Jahr und auch sehr viel Gesundheit und Kraft


Ihr Ing. Albert Moder
Obmann

Inhalt

Fachgruppe aktuell

Rückblick und (Erfolgs-)Aussicht	6
----------------------------------	---

Verkehrsinformation national



KV-Abschlüsse für 2017 – Konzessioniertes Güterbeförderungsgewerbe	8
KV-Abschluss bei den Angestellten – wirksam ab 1. Jänner 2017	12
KV-Abschluss für das Kleintransportergewerbe – Arbeiter	13
Mauttarifverordnung 2016 im BGBl kundgemacht	14
Bei Sondertransporten Bescheid-Auflagen einhalten	18
Vignettenpreisverordnung im BGBl kundgemacht	18
Beschäftigung älterer Arbeitnehmer	19
Neue Beschäftigungsformen: flexibel, nicht prekär	20
Lkw-Fahrverbote in Tirol	22

Verkehrsinformation international

Italien:	Aktueller Stand zum Mindestlohn/Entsendegesetz	26
	Abfalltransporte	27
	Die wichtigsten Fragen und Antworten zu ALBO	28
Niederlande:	Verbot der Langstreckebeförderung von nicht entwöhnten Kälbern	30
Frankreich:	Umweltzonen und Umweltplakette Crit'Air	31
	Entsendebescheinigung über Online-Portal SIPSI	34
Tschechien:	Vorsicht vor Verfall des Mautguthabens	34
Deutschland:	Meldeportal-Mindestlohn	35
Polen:	Erweiterung des visTOLL-Systems 2016	35

Transport Service



Quantitative Analyse der Kabotage in Österreich	36
Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich	38
Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex	38
Was darf die Finanzpolizei?	38
Unfallzahlen mit Lkw niedriger als mit Pkw	41
Moderne Gewerbeordnung: Erleichterungen für Unternehmen erreicht	41
Fachverband Güterbeförderung erweitert CMR-Angebot	42
Verwendung von TIR EPD – GRATIS	44
Praktisches Tool im SV-Bereich	45
Risikoeinstufung und Verkehrsunternehmensregister	46
Förderung für das Kleintransportergewerbe und den Werkverkehr für Fahrzeuge bis 3,5 t hzG	52
Die Spritspartrainings-Förderaktion von Lkw über 3,5 t hzG geht in die Verlängerung	52
Interaktiver Mitglieder-Dialog „Wirtschaft sind wir alle“	53
FV-Projekt Benchmark	55

Boxen stopp

Fachgruppe gratuliert zur bestandenen Eignungsprüfung für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen	56
Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe in der Steiermark Frühjahr 2017	57
Transporteure auf medialem Überholkurs	60
Ein „grünes“ Unternehmen im grünen Herzen der Steiermark – Schönberger Recycling GmbH	64
Bei Ressenig lässt sich „Großes“ erleben	66

Impressum: Volle Fahrt – Ausgabe 39
Herausgeber: Fachgruppe f. d. Güterbeförderungsgewerbe, Redaktion: FG f. d. Güterbeförderungsgewerbe Steiermark, 8021 Graz, Körblergasse 111–113, Tel.: 0316/601-610, Fax: 0316/601-735, E-Mail: befoerderung.gueter@wkstmk.at, Internet: <http://wko.at/stmk.transporteure>; Titelbild © Nelos/Fotolia.com; Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz, Anzeigenverkauf: TopMedia-Agentur Andreas Bunderla – Tel. 0664/45 41 124; Fotos: © WKO; print-verlag; Fotolia.com; alle Länderbutton: ©Helmut Niklas/Fotolia.com; Druck: Medienfabrik Graz; © Druck- und Satzfehler vorbehalten



Frohe Weihnachten und viel Erfolg für 2017!

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

Mit besten Grüßen
Wirtschaftskammer Steiermark
Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe

Ing. Albert Moder
Obmann

DI Anja Genser
Geschäftsführerin

Ausschussmitglieder

DI Gerhard Schauperl – Mag. Nicole Körver
Peter Allmer – Gottfried Golob – Peter Fahrner – Christoph Jöbstl – Franz Leitner
Josef Maier – KommR Daniela Müller-Mezin – Roland Amtmann – Ing. Franz Tieber
Helmut Ofner – Dr. Johann Huber – Ing. Herbert Brandl – Isabella Rohrer-Pucher
Sandra Poscharnegg – Jürgen Peinhopf – Silvia Hruska – KommR Dr. Erich Schoklitsch
Christoph Hötzl – Georg Mayer – Horst Günter Krenn – KommR Franz Glanz

Assistenz
Pamela Prinz

Rückblicke und (Erfolgs-)Aussicht

Das Jahr 2016 war unter anderem auch ein Jahr der Highlights und Erfolge: So konnte man bei der Frächtertagung im Rahmen des Truck Race knapp 500 Gäste begrüßen. Das Luftsanierungsgebiet konnte wesentlich verkleinert und der Lkw-Nacht-60er auf etlichen Autobahnabschnitten beseitigt werden.

1 Truck Race:

Vom 29. April bis 1. Mai war die Frächterlobby mit ihrer gelben City wieder eines der großartigen Highlights am Red Bull Ring im Rahmen des Truck Race. Erstmals jedoch unter der Leitung und Organisation der steirischen Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe, die diese Tradition der letzten Jahre hoch gehalten hat. Als Anlaufstelle für Lkw-Fans und Brancheninsider war der Friends-on-the-Road-Stand wieder ein beliebtes Ziel für Alt und Jung zur Kommunikation und Diskussion.



2 Fachgruppentagung:

Knapp 500 Gäste, so viel wie schon lange nicht mehr, konnte der steirische Frächterobmann Ing. Albert Moder bei der diesjährigen Fachgruppentagung am Red Bull Ring begrüßen. Dass der Diesel nicht den Transportpreis entscheidet, wurde von Steuerexperte Dr. Markus Papst in seinem Vortrag bestätigt und sorgte für viel Diskussionsstoff. Er spricht Moder aus der Seele, der schon seit Jahren mehr Preisdiziplin und eine realistische Kalkulation einfordert.

3 Finanzpolizei:

Auch viele Transportbetriebe klagen über ungleiche Wettbewerbsbedingungen und Missbrauch im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Aus diesem Grund verstärkten die Fachgruppe der Transporteure und die Finanzpolizei ihre Bemühungen. In einer „Aktion scharf“ an der Grenze in Spielfeld wurden unter den Händen von 60 Finanzpolizisten der Illegalität im Februar offen der Kampf angesagt. Die Kooperation wird erfolgreich bis zum heutigen Tage fortgesetzt.



4 Nacht-60er:

Auf insgesamt 23 Streckenabschnitten in Österreich wurde heuer der Lkw-Nacht-60er auf einen 80er angehoben. Damit wurden mit dem damaligen BM Stöger erste erfolgreiche Schritte in einer langjährigen Forderung gesetzt. Es betrifft jenen Strecken, die lärmschutztechnisch laut Asfinag-Gutachten unbedenklich sind. In der Steiermark liegen 4 Abschnitte der 23: von ASt Steinberg bis ASt Packsattel (km 220,8 bis km 226), ASt Spital/Semmering bis Mürzzuschlag West (km 31,7 bis km 37,1), Kn Bruck/Mur bis ASt Mixnitz/Mautstatt (km 3,5 bis km 9,5) und ASt Zeltweg Ost-Spielberg bis ASt Judenburg Ost-Fohnsdorf (km 23,7 bis km 29,9). Man achte jedoch auf die Kundmachung durch Verkehrszeichen!



5 IG-L:

Verhandlungen beim Land Steiermark haben gefruchtet: Mit 1. August 2016 wurde das Luftsanierungsgebiet verkleinert – für die Mur-Mürzfurche fielen die IG-L-Fahrverbote für Euro 0, 1, und 2.

6 Maut:

Nüchtern betrachtet verteuern sich mit 1. Jänner 2017 die einzelnen Mauttarife, weil auch die externen Kosten wie Luftverschmutzung und Lärmbelastung einberechnet werden. Diese Verteuerung, auch bei den höheren Euro-Klassen, ist der Preis dafür, dass die ursprünglich in zwei Stufen angedachte Mauterhöhung von insgesamt 20 Prozent im Jahr 2016 abgewendet werden konnte. Vorteil des jetzt neuen Systems: Die Mauterhöhungen werden planbar und transparent.

7 Rundholz:

44 t hzG darf ein Rundholztransport aus dem Wald zum verarbeitenden Betrieb haben, wenn 100 km Luftlinie nicht überschritten werden. Aufgrund etlicher Strafen, die durch die Überschreitung der 100 km auf Überladung in der Steiermark verhängt wurden, konnte man nun in Gesprächen mit dem Bundesministerium den Entfall der 100 km veranlassen. Ein entsprechender Gesetzes-Entwurf des KFG liegt nun derzeit zur Begutachtung vor. Die Branche darf auf einen guten Ausgang in dieser Causa hoffen ...



KV-Abschlüsse für 2017

Konzessioniertes Güterbeförderungsgewerbe

Nachfolgendes Verhandlungspaket tritt per 1. Jänner 2017 in Kraft:

1. Die KV-Löhne, KV-Zulagen und KV-Lehrlingsentschädigung werden um **+2,7 Prozent** erhöht.

2. **Einsatzzeit** – Artikel VIa, Punkt 8., lit. b Einsatzzeit – Punkt 8. Einsatzzeit [...]

„a) Die gesamte Einsatzzeit, mit Ausnahme einer einstündigen Essenspause und der in lit. b genannten Teile der Einsatzzeit, wird wie Arbeitszeit bezahlt.

b*) Nicht bezahlt werden jene Teile der Einsatzzeit, die nicht Arbeitszeit darstellen. Dazu zählen insbesondere alle Unterbrechungen der Arbeitszeit, die vom Arbeitnehmer nach eigenem Gutdünken genutzt werden können und in denen keine Arbeitsleistungen erbracht werden müssen (z. B. vorgezogene Teile der Ruhezeit im Sinne von Artikel 4 Ziffer g der VO 561/2006).

c*) Während einer Einsatzzeit stattfindende Unterbrechungen der Arbeitszeit können dann unbezahlt bleiben, wenn sie Freizeitcharakter haben und deren Lage und Dauer entweder im Vorhinein einvernehmlich zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer festgelegt oder vom Arbeitnehmer nachträglich als Freizeit bestätigt wird.

d*) Die Dokumentation dieser Unterbrechungen als einvernehmlich vereinbarte unbezahlte Freizeit bzw. der Nachweis für eine nachträgliche Bestätigung des Arbeitnehmers erfolgt durch den Lenker im Wege der manuellen Eingabe der entsprechenden Zeitgruppe (Bettsymbol) im analogen (Schaublatt) oder digitalen Kontrollgerät (manuelle Eingabe auf der Fahrerkarte).

e*) Die in Anhang 2 des Kollektivvertrages enthaltenen Erläuterungen sind integrierender Bestandteil des

Kollektivvertrages und ergänzen diese Bestimmungen.

3. **Erschwerniszulage – Klaviere** – Lohn- und Zulagenordnung – D. Erschwerniszulage Klaviere

a) Für das Zutragen und Verladen oder Abtragen und Entladen folgender Gegenstände gebührt, soweit es sich nicht um Gegenstände der Buchstaben b bis c handelt, pro Stück und Arbeitspartie folgende Zulage: Klaviere oder Kassen (inkl. Umtragen/Umstellen innerhalb betriebsfremder Räumlichkeiten): [...]

Die bisherige lit. d) (Umtragen/Umstellen von Klavieren) wird gestrichen. Die bisherige lit. e) (Schmutzzulage) wird **NEU** zu lit. d).

4. **Sonderzahlungen – wechselndes Arbeitszeitausmaß innerhalb der Bezugsperiode** – Artikel XIII, Punkt 7. (NEU): Bei wechselndem Arbeitszeitausmaß innerhalb der Bezugsperiode (z. B. Wechsel von Vollzeit- auf Teilzeitbeschäftigung oder umgekehrt, Erhöhung oder Verminderung des Teilzeitausmaßes) werden Urlaubszuschuss und Weihnachtsremuneration nach der durchschnittlichen in der Bezugsperiode geleisteten Normalarbeitszeit berechnet.“

5. **Anrechnung von Vordienstzeiten** (Lohn- und Zulagenordnung – Buchstabe A) für Berufskraftfahrer mit Lehrabschlussprüfung im Ausmaß von bis zu 15 Jahren.

6. **Betriebszugehörigkeit** – (Lohn- und Zulagenordnung – Buchstabe A): Für die Bemessung der Betriebszugehörigkeit sind Dienstzeiten bei demselben Arbeitgeber, die keine längeren Unterbrechungen als jeweils

vier Monate aufweisen, zusammenzurechnen. Diese Zusammenrechnung unterbleibt jedoch, wenn die Unterbrechung durch eine Kündigung des Arbeitsverhältnisses seitens des Arbeitnehmers, durch einen vorzeitigen Austritt ohne wichtigen Grund oder eine vom Arbeitnehmer verschuldete Entlassung eingetreten ist.

7. **Abfertigung – Streichung Textierung Arbeitsunfall** – Artikel XVI, Punkt 1.: [...] Bei Tod des Dienstnehmers gebührt der volle Anspruch auf Abfertigung nach dem Arbeiterabfertigungsgesetz den gesetzlichen Erben. Sind gesetzliche Erben nicht vorhanden, fällt die Abfertigung in die Verlassenschaft. War der Dienstnehmer zum Zeitpunkt des Todes länger als 1 Monat im Betrieb beschäftigt und besteht kein Anspruch auf gesetzliche Abfertigung, gebührt den gesetzlichen Erben 1 KV-Normalmonatslohn. Sind gesetzliche Erben nicht vorhanden, fällt der Betrag von 1 KV-Normalmonatslohn in die Verlassenschaft.

Weiters wurde mit der Gewerkschaft VIDA vereinbart, dass diese die Arbeitgeber-Forderungen nach Verlängerung der täglichen Normalarbeitszeit, sowie die Forderung nach Schaffung einer Durchrechnungsmöglichkeit für die Normalarbeitszeit intern prüft und hierzu die entsprechenden Vorschläge zur Gestaltung dieser Punkte an die Arbeitgeberseite übermittelt.

Ebenso wurde bereits ein Termin für die KV-Verhandlungen (für 2018) für den **12. Oktober 2017** vereinbart. Der ganze Kollektivvertrag ist unter www.wko.at/stmk/transporteure abrufbar.

ACHTUNG:
Wir weisen ausdrücklich daraufhin, dass die Änderungen erst mit Unterschrift der KV-Partner bzw. entsprechender Hinterlegung und Veröffentlichung ab dem angeführten Anwendungszeitpunkt Gültigkeit haben.

1. Hilfsarbeiter, Garagenarbeiter, Traktorfahrer, Mitfahrer und Kraftfahrer für LKW bis 3,5 t Gesamtgewicht	Normal-Stundenlohn 2017 €	Normal-Wochenlohn 2017 €	Normal-Monatslohn 2017 €
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,49	339,60	1.468,77
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,69	347,60	1.503,37
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,91	356,40	1.541,43
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	9,12	364,80	1.577,76
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	9,35	374,00	1.617,55

2. Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit bis zu 3 Achsen	Normal-Stundenlohn 2017 €	Normal-Wochenlohn 2017 €	Normal-Monatslohn 2017 €
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,69	347,60	1.503,37
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,91	356,40	1.541,43
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	9,12	364,80	1.577,76
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	9,40	376,00	1.626,20
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	9,61	384,40	1.662,53

3. Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit mehr als 3 Achsen	Normal-Stundenlohn 2017 €	Normal-Wochenlohn 2017 €	Normal-Monatslohn 2017 €
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,81	352,40	1.524,13
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	9,01	360,40	1.558,73
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	9,26	370,40	1.601,98
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	9,52	380,80	1.646,96
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	9,74	389,60	1.685,02

4. Kraftfahrer für Kraftwagenzüge und Sattelkraftfahrzeuge sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Partieführer und Platzmeister	Normal-Stundenlohn 2017 €	Normal-Wochenlohn 2017 €	Normal-Monatslohn 2017 €
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,91	356,40	1.541,43
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	9,12	364,80	1.577,76
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	9,40	376,00	1.626,20
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	9,61	384,40	1.662,53
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	9,83	393,20	1.700,59



*Diese hinzugefügten/ergänzten normativen Bestimmungen entsprechen der bisher gelebten Rechtsauffassung der KV Partner. [...]"

5a. Kraftfahrer mit Lenkerausbildung aufgrund der §§ 2, 11 und 14 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, BGBL. I Nr. 145/1998 i.d.j.g.F., an den Kalendertagen, an denen ein Einsatz zur Beförderung gefährlicher Güter erfolgt (ausgenommen Lohnkategorie 7), sowie Kraftfahrer, die zur Führung von Kränen ab 10 Metertonnen (Hebeleistung) eine Prüfung abgelegt haben,	Normal-Stundenlohn 2017 €	Normal-Wochenlohn 2017 €	Normal-Monatslohn 2017 €
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	9,12	364,80	1.577,76
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	9,40	376,00	1.626,20
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	9,61	384,40	1.662,53
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	9,83	393,20	1.700,59
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	10,05	402,00	1.738,65

5b. Professionisten mit abgeschlossener Lehrausbildung – bei ausschließlicher Verwendung als solche – gebührt der kollektivvertragliche Mindestlohn ihrer Branche. Die Anrechnung von Betriebszugehörigkeitsjahren für die Einstufung in den Kollektivvertrag der jeweiligen Branche erfolgt nach den Bestimmungen des Kollektivvertrages für Arbeiter im Güterbeförderungsgewerbe.	Normal-Stundenlohn 2017 €	Normal-Wochenlohn 2017 €	Normal-Monatslohn 2017 €
Mindestens gebührt jedoch:			
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	9,12	364,80	1.577,76
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	9,40	376,00	1.626,20
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	9,61	384,40	1.662,53
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	9,83	393,20	1.700,59
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	10,05	402,00	1.738,65

6. Berufskraftfahrer mit Lehrabschlussprüfung	Normal-Stundenlohn 2017 €	Normal-Wochenlohn 2017 €	Normal-Monatslohn 2017 €
6.1 Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit bis zu 3 Achsen			
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,91	356,40	1.541,43
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	9,12	364,80	1.577,76
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	9,40	376,00	1.626,20
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	9,61	384,40	1.662,53
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	9,83	393,20	1.700,59

6.2 Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit mehr als 3 Achsen			
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	9,17	366,80	1.586,41
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	9,35	374,00	1.617,55
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	9,61	384,40	1.662,53
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	9,85	394,00	1.704,05
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	10,05	402,00	1.738,65
6.3 Kraftfahrer für Kraftwagenzüge und Sattelkraftfahrzeuge			
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	9,40	376,00	1.626,20
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	9,61	384,40	1.662,53
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	9,83	393,20	1.700,59
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	10,07	402,80	1.742,11
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	10,29	411,60	1.780,17

7. Kraftfahrer, die überwiegend in der Tankstellenbelieferung und für Endverbraucher im Mehrproduktebetrieb eingesetzt sind, bei der Beförderung von Dieselmotorkraftstoff, Vergasermotorkraftstoff und Heizöl	Normal-Stundenlohn 2017 €	Normal-Wochenlohn 2017 €	Normal-Monatslohn 2017 €
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	9,61	384,40	1.662,53
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	9,83	393,20	1.700,59
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	10,07	402,80	1.742,11
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	10,29	411,60	1.780,17
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	10,50	420,00	1.816,50

Fachlich einschlägig ausgebildete Berufskraftfahrer, die Lehrfahrten durchführen, erhalten für diese Zeit einen Zuschlag von 10% ihres jeweiligen Stundenlohns.

B. Lehrlingsentschädigung

Die monatliche Lehrlingsentschädigung beträgt €:	2017
im 1. Lehrjahr	626,21
im 2. Lehrjahr	888,20
im 3. Lehrjahr	1.175,74
im 4. Lehrjahr (Doppellehre)	1.341,87



KV-Abschluss bei den Angestellten – wirksam ab 1. Jänner 2017

Der ganze Kollektivvertrag ist unter www.wko.at/stmk/transporteure abrufbar

B. Gehaltstafel

- a) bis zu fünf Berufsjahren
- b) mehr als fünf bis zu zehn Berufsjahren
- c) bei mehr als zehn Berufsjahren

Beschäftigungsgruppe 1:
Angestellte mit einfacher Tätigkeit ohne einschlägige Lehrausbildung

- a) € 1.240,75
- b) € 1.331,33
- c) € 1.401,92

Beschäftigungsgruppe 2:
Angestellte mit einschlägiger Lehr- oder Schulausbildung

- a) € 1.291,15
- b) € 1.371,39
- c) € 1.596,39

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

- a) € 1.402,55
- b) € 1.599,28
- c) € 1.792,83

Beschäftigungsgruppe 4:
Angestellte mit schwieriger, selbständiger Tätigkeit

- a) € 1.639,15
- b) € 1.708,96
- c) € 1.995,50

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



KV-Abschluss für das Kleintransportgewerbe – Arbeiter

Mit der Gewerkschaft VIDA konnte folgendes Ergebnis erzielt werden:

- 1. Die KV-Stundenlöhne werden linear um **+0,20 Euro erhöht** (dies entspricht einer prozentuellen Erhöhung von +2,7 Prozent in der untersten Lohnkategorie).
 - 2. Artikel XIII (Urlaubszuschuss und Weihnachtsremuneration) **NEU** (Einfügung) Punkt 7.: „Bei wechselndem Arbeitszeitausmaß innerhalb der Bezugsperiode (z. B. Wechsel von Vollzeit- auf Teilzeitbeschäftigung oder umgekehrt, Erhöhung oder Verminderung des Teilzeitausmaßes) werden Urlaubszuschuss und Weihnachtsremuneration nach der durchschnittlichen in der Bezugsperiode geleisteten Normalarbeitszeit berechnet.“
 - 3. Der Kollektivvertrag 2017 bzw. die beiden Änderungen werden mit 1. Jänner 2017 wirksam.
- Weiters wurde vereinbart:**
- **Thema Fahrradbotendienste:** Es besteht der Wunsch das The-

ma der „Fahrradbotendienste“ (Integration in den KV-Kleintransportgewerbe) im 1. Halbjahr 2017 entsprechend mit der Gewerkschaft zu diskutieren und etwaige offene Fragen/Punkte zur Integration dieser in den KV Kleintransporteure Arbeiter zu behandeln.

- **Tagesgelder:** Die Tagesgelder werden von 26,16 Euro auf 26,40 Euro im Rahmen der nächsten KV-Verhandlungen erhöht.

FIAT PROFESSIONAL TRANSPORTER. IHR JOB HÖRT NIEMALS AUF.

DUCATO <small>PROFI</small> 2.0 MULTIJET DIESEL 115 PS AB € 17.990,-* AB € 139,-** MTL	TALENTO <small>PROFI</small> 1.6 DIESEL EURO6 95 PS AB € 17.990,-* AB € 99,-** MTL	DOBLÒ CARGO <small>PROFI</small> 1.3 MULTIJET DIESEL EURO6 95 PS AB € 11.990,-* AB € 59,-** MTL	FIORINO <small>PROFI</small> 1.4 BENZIN EURO6 77 PS AB € 8.990,-* AB € 99,-** MTL	FULLBACK <small>PROFI</small> 2.4 DIESEL EURO6 154 PS AB € 20.490,-* AB € 199,-** MTL
---	---	--	--	--

DIE EINZIGEN, DIE PROFESSIONAL IM NAMEN TRAGEN. GEBAUT FÜR 24 STUNDEN/7 TAGE DIE WOCHE.

*2 Jahre Fahrzeuggarantie und 2 Jahre Funktionsgarantie MaximumCare™ der FCA Austria GmbH bis maximal 160.000 km gemäß deren Bedingungen. Optional und gegen Aufpreis erweiterbar auf 200.000 Kilometer. Angebot gültig für die Angebotsmodelle (Barzahlungspreis inkl. MwSt.): Ducato Pronto 290 SLU 6 (€ 21.588,-), Talento Pronto 296 11A 0 (€ 21.588,-), Doblo Cargo Pronto 263 12M 1 (€ 14.388,-), Fiorino Pronto 225 2L B 1 (€ 10.788,-), Fullback Pronto 503 48 0 0 (€ 24.588,-). **Ducato Pronto: Kaufpreis € 17.990,-, Anzahlung € 5.397,-, Restwert € 8.200,-, Rate mtl. € 139,-, Talento Pronto: Kaufpreis € 17.990,-, Anzahlung € 5.397,-, Restwert € 8.863,-, Rate mtl. € 99,-, Doblo Cargo Pronto: Kaufpreis € 11.990,-, Anzahlung € 3.597,-, Restwert € 6.228,-, Rate mtl. € 59,-, Fiorino Pronto: Kaufpreis € 8.990,-, Anzahlung € 2.697,-, Restwert € 2.540,-, Rate mtl. € 99,-, Fullback Pronto: Kaufpreis € 20.490,-, Anzahlung € 6.147,-, Restwert € 7.390,-, Rate mtl. € 199,-. Laufzeit der Leasingangebote sind 48 Monate, 40.000 km/Jahr zzgl. einmaliger Bearbeitungsgebühren exkl. stattd. Vertragsgebühr € 150,-. Leasingangebote der FGA Leasing GmbH. Wohnsitz und Beschäftigung in Österreich. Symbolfoto. Angebote nur für Gewerbekunden gültig bis 31.12.2016. Nicht gültig für Flottenkalkulationen und bereits zugelassene Neufahrzeuge. Mit anderen Aktionen nicht kombinierbar. Details bei Ihrem Fiat Professional Partner oder auf www.fiatprofessional.at. Alle Angaben ohne Gewähr. Stand 10/2016.

DAS AUTOHAUS 4.0
DAMISCH
RASANT & SICHER aus LEIDENSCHAFT

Andritzer Reichsstraße 89
8046 Graz-Andritz
Tel: 0316 / 69 27 20 19
Herr Riederer

Mauttarifverordnung 2016 im BGBl kundgemacht

Bundesgesetzblatt veröffentlichte Mauttarifverordnung 2016

Historie zum Gesamtverhandlungspaket Mautmodell:

2015 war die Verkehrswirtschaft mit enormen Belastungsplänen bei der Maut auf Autobahnen und Schnellstraßen von bis zu 20 % konfrontiert: Diese exorbitanten Mehreinnahmen sollten aus der Kombination von Tarifvalorisierung, Anpassung der Tarifökologisierung und zusätzlicher Anlastung externer Kosten kommen und ab Jahresbeginn 2016 fällig werden. In schwierigen Verhandlungen ist es der WKÖ gelungen, diese wirtschaftsschädlichen „Maut-Fantasien“ zu zerstreuen und den Grundstein für ein lang gefordertes transparenteres und auch planbareres Mautsystem zu legen:

Vorteile, die bereits im Jahr 2016 wirksam wurden:

- keine Erhöhung der Mautsätze um bis zu 20 % ab 1. Jänner 2016 sondern nur um 1 %
- keine Anpassung der Tarifökologisierung (Spreizung der Tarife nach EURO-Emissionsklassen), die bisher alle 2 Jahre erfolgte
- keine Anlastung der externen Kosten mit 1. Juli 2016

Das bringt allein für das laufende Jahr 2016 eine Mautersparnis in Höhe von 65 bis 75 Mio. Euro!

Weitere Vorteile ab 2017: Neues transparentes, wirtschaftsverträglicheres und ökologisches Mautsystem

- Der Berechnungszeitraum für die gesetzlich festgeschriebene jährliche Valorisierung wird ab 2017 an jenen der Vignette angepasst (Jahresdurchschnittswert des vergangenen Jahres; für 2017 Übergangsbestimmung). Die Tarifsätze können somit künftig schon im Sommer kommuniziert werden, das bedeutet eine zeitgerechte Kalkulationsgrundlage für Tarifplanungen des Folgejahres.
- Keine Tarifökologisierung im 2-Jahres-Rhythmus mehr, denn die Differenzierung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut nach EURO-Emissionsklassen entfällt grundsätzlich. Auch das trägt wesentlich zur Planbarkeit des Systems bei.
- Der Zeitpunkt der Einhebung externer Kosten wurde um ein (weiteres) Jahr auf 2017 verschoben.
- Rund die Hälfte der Einnahmen aus den externen Kosten fließt wieder an die Betriebe zurück. Ca. 20 Mio. Euro jährlich werden für die Jahre 2017, 2018, 2019

und 2020 zur Tarifstützung für Euro-VI-Fahrzeuge verwendet.

- Auch die übrigen Einnahmen durch externe Kosten fließen zumindest in den Verkehrsbereich. In diesem Zusammenhang sind auch explizit branchenspezifische Maßnahmen im Bereich der Aus- und Weiterbildung angedacht.
- Die Ermächtigung zur Tarifiedferenzierung nach regionalen Kriterien und damit zur Festsetzung höherer Tarife auf Vorstadtstraßen und in Bergregionen wird vom BMVIT nicht in Anspruch genommen. Dadurch soll – im Sinne der Unternehmen – ein uneinheitliches und unübersichtliches Tarifgefüge vermieden werden.
- Die externen Kosten werden bis 2020 nicht valorisiert – auch das trägt zur Transparenz und Planungssicherheit bei.

In Summe konnten durch die mit dem BMVIT getroffene Vereinbarung Zusatzkosten für die Wirtschaft von rund 150 Mio. Euro für den Zeitraum 2016–2020 abgewendet werden! Ab 1. Jänner 2017 werden nunmehr aber die externen Kosten eingerechnet.

Fahrleistungsabhängige Maut inklusive der Zuschläge für Luftverschmutzung und Lärmbelastung für Kfz über 3,5t hzG ab 1. 1. 2017

Tarifgruppe	Kategorie 2 2 Achsen		Kategorie 3 3 Achsen		Kategorie 4+ 4 u. mehr Achsen	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
A EURO-Emissionsklasse EURO VI	0,17800	0,17840	0,24983	0,25075	0,37436	0,37552
B EURO-Emissionsklassen EURO V und EEV	0,19660	0,19700	0,27587	0,27679	0,40657	0,40773
C EURO-Emissionsklasse EURO IV	0,20290	0,20330	0,28469	0,28561	0,41665	0,41781
D EURO-Emissionsklassen EURO 0 bis III	0,22290	0,22330	0,31269	0,31361	0,44865	0,44981

Tarife in EUR pro km, exkl. 20% USt

BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2016 Ausgegeben am 22. September 2016 Teil II

265. Verordnung: Mauttarifverordnung 2016

265. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Festsetzung der Mauttarife (Mauttarifverordnung 2016)

Auf Grund des § 8c Abs. 2 und 8 und des § 9 des Bundesgesetzes über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – BStMG), BGBl. I Nr. 109/2002, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 38/2016, wird, hinsichtlich der §§ 1 bis 11 und 13 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, verordnet:

§ 1. Die Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten werden nach EURO-Emissionsklassen differenziert:

Tarifgruppe	EURO-Emissionsklassen
A	EURO VI
B	EURO 0 bis EEV

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

Tarifgruppe	Grundkilometertarif
A	17,73
B	18,22

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

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

a) A 9, ASt Spital/Pyhrn bis ASt Ardnig/Admont			
Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	4,0133	5,6187	8,4280
B	4,1250	5,7750	8,6624
b) A 9, Kn St. Michael bis ASt Übelbach			
Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	9,7752	13,6852	20,5278
B	10,0470	14,0658	21,0988
c) A 10, ASt Flachau bis ASt Flachauwinkel			
Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	2,6797	3,7516	5,6274
B	2,7539	3,8554	5,7831
d) A 10, ASt Flachauwinkel bis HAST Zederhaus			
Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	6,7531	9,4544	14,1816
B	6,9400	9,7160	14,5740
e) A 10, HAST Zederhaus bis ASt St. Michael/Lungau			
Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	4,4556	6,2379	9,3568
B	4,5789	6,4105	9,6158

www.ris.bka.gv.at

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	3,2665	4,5731	6,8597
B	3,3569	4,6997	7,0495

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	15,2856	21,3999	32,0998
B	15,7098	21,9937	32,9906

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	7,5642	10,5898	15,8848
B	7,7745	10,8843	16,3264

ASt = Anschlussstelle, HAST = Halbananschlussstelle, Kn = Knoten

Kat. 2 = Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen

Kat. 3 = Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen

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

§ 5. Die in § 4 festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für den Mautabschnitt der A 11 zwischen der Anschlussstelle St. Jakob/Rosental und der Staatsgrenze Karawankentunnel gelten nur für die Fahrtrichtung Slowenien.

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

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	1,80	2,52	3,77
B	1,85	2,58	3,88

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	1,17	1,64	2,46
B	1,20	1,68	2,52

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	0,85	1,20	1,79
B	0,88	1,23	1,84

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	1,58	2,21	3,31
B	1,62	2,27	3,41

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	1,71	2,39	3,59
B	1,76	2,46	3,69

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	5,39	7,55	11,32
B	5,54	7,75	11,63

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

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	4,34	6,07	9,10
B	4,46	6,24	9,36

h) A 13, ASt Nösslach bis ASt Brennersee

Tarifgruppe	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
A	3,89	5,45	8,17
B	4,00	5,60	8,40

i) A 13, ASt Brennersee bis Staatsgrenze Brennerpass

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

A	0,77	1,08	1,62
B	0,79	1,11	1,66

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

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

Strecke	Mautabschnitt	Kat. 4	
		A	B
A 13	Kn Innsbruck/Amras bis ASt Innsbruck/Süd	7,54	7,76
A 13	Kn Innsbruck/Wilten bis ASt Innsbruck/Süd	4,92	5,04
A 13	ASt Innsbruck/Süd bis ASt Zenzenhof	3,58	3,68
A 13	ASt Zenzenhof bis ASt Patsch/Igls	6,62	6,82
A 13	ASt Patsch/Igls bis ASt Schönberg/Stubaital	7,18	7,38
A 13	ASt Schönberg/Stubaital bis ASt Matrei/Steinach	22,64	23,26
A 13	ASt Matrei/Steinach bis ASt Nösslach	18,20	18,72
A 13	ASt Nösslach bis ASt Brennersee	16,34	16,80
A 13	ASt Brennersee bis Staatsgrenze Brennerpass	3,24	3,32

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

§ 8. Die Tarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung werden nach EURO-Emissionsklassen differenziert:

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

§ 9. Der Grundkilometertarif für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung beträgt in Cent ohne Umsatzsteuer:

Tarifgruppe	Grundkilometertarif
A	---
B	1,37
C	2,00
D	4,00

§ 10. Der Grundkilometertarif für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung beträgt in Cent ohne Umsatzsteuer:

Tag	Nacht
0,07	0,11

Als Nacht gilt der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 5 Uhr.

§ 11. (1) Die §§ 9 und 10 gelten nicht für die Strecke der A 12 zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und dem Knoten Innsbruck/Amras (A 13) und nicht für die Strecke der A 13.

(2) Die in §§ 9 und 10 festgesetzten Grundkilometertarife für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung gelten im Mautabschnitt der A 11 zwischen der Anschlussstelle St. Jakob/Rosental und der Staatsgrenze Karawankentunnel nur für die Fahrtrichtung Slowenien.

§ 12. Das Vermittlungsentgelt gemäß § 8c Abs. 2 und 8 BStMG beträgt 21 204 Euro einschließlich Umsatzsteuer.

§ 13. (1) Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 2017 in Kraft.

(2) Mit Inkrafttreten dieser Verordnung tritt die Mauttarifverordnung 2015, BGBl. II Nr. 452/2015, außer Kraft.

Leichtfried

Bei Sondertransporten Bescheid-Auflagen einhalten

Werden bei bewilligungspflichtigen Transporten die behördlichen Bescheid-Auflagen grob missachtet, Bewilligungen verfälscht oder Bewilligungen gar aufgehoben, so liegt keine Verlässlichkeit mehr vor. Im Falle einer Verfälschung einer erteilten Bewilligung kann in Folge die Ausstellung von Bewilligungen bis zu einem Zeitraum von sechs Monaten verweigert werden. Einem Antrag auf Bewilligung von Transporten ist nur dann stattzugeben, wenn der Antragsteller (Transporteur) die erforderliche Verlässlichkeit besitzt. Die Vorschriften des KFG gelten auch für Bevollmächtigte und gegebenenfalls auch für beauftragte Transporteure.

Vignettenpreisverordnung im BGBl kundgemacht

BUNDESGESETZBLATT
FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2016	Ausgegeben am 22. September 2016	Teil II
264. Verordnung:	Vignettenpreisverordnung 2016	

264. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Festlegung der Vignettenpreise (Vignettenpreisverordnung 2016)

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. 38/2016, wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen verordnet:

§ 1. Der Preis einer Jahresvignette einschließlich Umsatzsteuer beträgt für

1. einspurige Kraftfahrzeuge..... 34,40 Euro,

und für

2. mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt 86,40 Euro.

§ 2. Der Preis einer Zweimonatsvignette einschließlich Umsatzsteuer beträgt für

1. einspurige Kraftfahrzeuge..... 13 Euro,

und für

2. mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt 25,90 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..... 8,90 Euro.

§ 4. (1) Die Bestimmung des § 1 gilt für Jahresvignetten, die im Jahr 2017 zur Straßenbenützung berechnen.

(2) Die Bestimmungen der §§ 2 und 3 gelten für Vignetten, die ab dem 1. Dezember 2016 zur Straßenbenützung berechnen.

(3) Die Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Festlegung der Vignettenpreise (Vignettenpreisverordnung 2015), BGBl. II Nr. 223/2015, tritt mit Ablauf des 30. November 2016 außer Kraft.

Beschäftigung älterer Arbeitnehmer

Der Hauptverband der österreichischen Versicherungsträger informiert umfassend:

Ziel der Bundesregierung ist es, die Beschäftigungsquoten älterer Arbeitnehmer (ab 55 Jahren) bis zum Jahr 2018 anzuheben. Eine dieser Maßnahmen ist, dass der Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger bis zum 30. September eines jeden Jahres für alle Unternehmen mit durchschnittlich 25 vollversicherten Dienstnehmern einmal jährlich den Anteil älterer Personen (55. Lebensjahre und älter) an allen vollversicherten Beschäftigten festzustellen hat und zwar für alle Dienstgeber insgesamt (Gesamtquote), für die jeweils zugehörige ÖNACE Wirtschaftsabteilung des Dienstgebers (Branchenquote) und für jeden einzelnen dieser Dienstgeber gesondert (Dienstgeberquote).

Außerdem hat der Hauptverband die betroffenen Dienstgeber einmal jährlich über die ermittelten Quoten sowie darüber, ob die jeweilige Dienstgeberquote die Branchenquote erreicht hat oder nicht, elektronisch zu informieren.

Dieser Informationspflicht wird durch die Darstellung der entsprechenden Quoten für jeden Dienstgeber im HVB KundInnenportal WEBEKU nachgekommen. Die Auswertung der für Sie relevanten Quoten ist online über das Unternehmensserviceportal unter www.usp.gv.at abrufbar. Dort finden Sie zudem weiterführende Informationen darüber, wie die einzelnen Quoten ermittelt wurden, weiters einen Link zu unserer Website www.hauptverband.at, mit Erklärungen, wie die Erhebung vorgenommen wurde, wie die Dienstgebergröße ermittelt wurde, wie es zur Zuordnung zur jeweiligen Branche kam sowie woher die Daten stammen.

Für das Kalenderjahr 2016 stellt diese Auswertung eine reine Information dar.

Rechtslage ab dem Kalenderjahr 2017 („Bonus/Malus“)

Für das Kalenderjahr 2017 wurden Zielwerte für die Beschäftigung älterer Personen (Gesamtquoten differenziert nach Geschlecht) zum Stichtag 30. Juni 2017 im AMPFG § 1a gesetzlich festgelegt.

Werden diese Zielwerte erreicht, zieht es keine Konsequenzen nach sich, ob Ihre Dienstgeberquote die Branchenquote erreicht oder nicht.

Werden diese Zielwerte nicht erreicht, so tritt ein „Bonus-Malus-System“ in Kraft: Erreicht Ihre Dienstgeberquote die Branchenquote (für den Zeitraum

1. Juli 2016 bis 30. Juni 2017) nicht, so erhöht sich die Auflösungsabgabe gem. § 2b Abs. 1 AMPFG (Arbeitsmarktpolitikfinanzierungsgesetz) im Kalenderjahr 2018 jeweils auf den doppelten Betrag (Malus).

Im Gegenzug erhalten Sie, wenn Ihre Dienstgeberquote die Branchenquote (für den Zeitraum 1. Juli 2016 bis 30. Juni 2017) erreicht oder übersteigt, eine Begünstigung dahingehend, als der Dienstgeberbeitrag zum Familienlastenausgleichsfonds nur 3,8 Prozent (statt 3,9 %) der Beitragsgrundlage beträgt (Bonus).

Sollten Sie weitere Fragen haben, so steht Ihnen die Serviceline unter der Telefonnummer 050/124 3350 in der Zeit von Montag bis Freitag, von 7 bis 17 Uhr zur Verfügung. Es besteht auch die Möglichkeit, schriftliche Anfragen an sv-servicecenter@itsv.at zu stellen.



Foto: © Robert Kerschke/Fotolia.com

Neue Beschäftigungsformen: flexibel, nicht prekär



NEUE BESCHÄFTIGUNGSFORMEN: FLEXIBEL, NICHT PREKÄR

Eine moderne Wirtschafts- und Arbeitswelt fordert und fördert vielfältige Beschäftigungsformen. In der politischen Debatte werden Beschäftigungsformen, die von der Norm des unbefristeten Vollzeitdienstverhältnisses abweichen, oft pauschal als „prekär“ oder zumindest „atypisch“ abgewertet.

Flexible Beschäftigungsformen nehmen tendenziell an Bedeutung zu. Sie verdrängen aber nicht das Vollzeitdienstverhältnis: Seit 2004 sind stabil 40 % der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter vollzeitbeschäftigt. Teilzeit nimmt stetig zu, während die Zahl freier Dienstverhältnisse zurückgeht.

VORTEILE VON FLEXIBLEN BESCHÄFTIGUNGSFORMEN

- Experten bewerten die Auswirkungen flexibler Beschäftigungsformen auf den **Arbeitsmarkt** durchwegs positiv. Die Förderung flexibler Beschäftigung war ein Kern der erfolgreichen Arbeitsmarktreformen in Deutschland. Denn flexible Formen sind oft eine Brücke in den Arbeitsmarkt, die zu einem Vollzeitarbeitsverhältnis führt. So sinkt auch die Schwarzarbeit.
- Der Trend zur **Teilzeit** entlastet den Arbeitsmarkt derzeit. Er führt indirekt zu einer Arbeitszeitverkürzung, die aber unschädlich, weil individuell vereinbart und nicht aufgezwungen ist.
- Letztlich entsprechen flexible Beschäftigungsformen den Bedürfnissen einer modernen Wirtschaft und einer bunten Gesellschaft. Die **Unternehmen** erhalten die nötige

- Flexibilität, da diese Formen sich meist besser an die Auftragslage anpassen als das Vollzeitdienstverhältnis.
- Flexible Beschäftigungsformen steigern den **Wohlstand**, weil sie die Beschäftigung erhöhen. Im Gegensatz zu anderen Ländern sind auch fast alle flexiblen Formen von der **Sozialversicherung** erfasst und abgesichert.
 - Die **Zufriedenheit** der flexibel Beschäftigten ist durchwegs hoch, teilweise höher als bei Vollzeitarbeitnehmern. Die überwiegende Mehrheit hat den Status bewusst gewählt. Für die Beschäftigten bedeuten diese Formen oft mehr Flexibilität, Freiheit und Vereinbarkeit mit der Familie.

Aufgrund dieser Vorteile und Auswirkungen ist die Bezeichnung „flexible Beschäftigungsformen“ wesentlich passender.

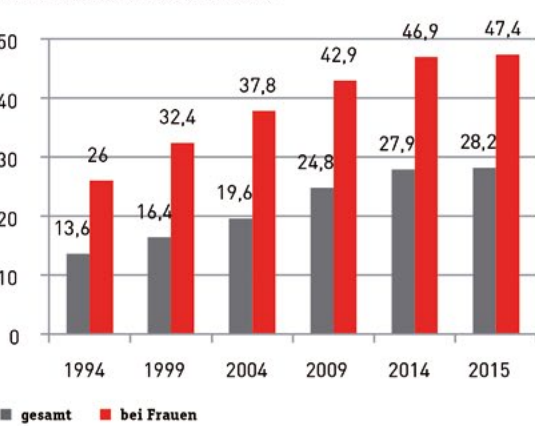
FLEXIBLE BESCHÄFTIGUNGSFORMEN AUF EINEN BLICK

TEILZEIT: Die vereinbarte Wochenarbeitszeit liegt dabei unter 40 Stunden. Teilzeit ist die meistverbreitete flexible Beschäftigungsform. Fast die Hälfte der Frauen arbeitet Teilzeit. Die Zufriedenheitswerte sind – trotz geringerer Aufstiegschancen und Entlohnung – noch höher als bei Vollzeitarbeit. Laut Eurostat arbeiten nur 11,1 % der Teilzeitbeschäftigten in Österreich unfreiwillig Teilzeit.

Vorteile von Teilzeitarbeit:

- bessere Vereinbarkeit (z. B. Familie, Weiterbildung)
- höhere Erwerbsquoten (v. a. von Frauen)
- unterdurchschnittliche Armutsgefährdung (12 % im Vergleich zu 14 % insgesamt)
- staatlich gefördert (geringe Belastung durch Einkommenssteuern, SV-Beiträge, Zuschüsse zu Alters- und Bildungsteilzeit)
- Flexibilität für Unternehmen

Teilzeitanteil bei Arbeitnehmern in %



GERINGFÜGIGE BESCHÄFTIGUNG: Dabei handelt es sich um Teilzeitarbeit mit einem Verdienst von weniger als 415,72 Euro pro Monat. Geringfügig Beschäftigte nutzen meist die Möglichkeit, neben dem Bezug von Transfers (z. B. Frühpension, Kinderbetreuungsgeld, Arbeitslosengeld, Weiterbildungsgeld, Stipendium) dazu zu verdienen (z. B. Pensionisten, Schüler, Studenten, junge Mütter und Arbeitslose). Die Arbeitszufriedenheit der Beschäftigten ist hoch (BMASK: Schulnote 1,43), ihre Zahl steigt (2002: 209.782, 2016: 350.142). 80 % der geringfügig Beschäftigten wollen gar kein Standardarbeitsverhältnis.

Anzahl der geringfügig Beschäftigten	1997	2002	2007	2012	Juni 2016
	166.276	209.782	247.578	316.517	350.142

ARBEITSKRÄFTEÜBERLASSUNG: Die Arbeitskräfteüberlassung bringt grundsätzlich normale Arbeitsverhältnisse mit sich. Die Arbeitskraft kommt aber nicht beim Arbeitgeber (Überlasser), sondern bei einem anderen Unternehmen (Beschäftiger) zum Einsatz. Überlassene Arbeitskräfte sind in Österreich gut abgesichert. Für sie gilt der jeweils bessere Kollektivvertrag (Überlasser- oder Beschäftigerbranche). Die Arbeitskräfteüberlassung ermöglicht Unternehmen eine flexible Anpassung an die Auftragslage und erleichtert Arbeitslosen sowie Geringqualifizierten den Berufseinstieg.

Anzahl der überlassenen Arbeitskräfte	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	70.122	57.434	67.189	75.794	77.121	73.759	75.816	74.674

BEFRISTETE DIENSTVERHÄLTNISSE: Befristungen liegen bei Lehrlingen, Ferialjobs, Saisoniers und Karenzvertretungen in der Natur der Sache. Üblich sind auch Befristungen zu Beginn eines Dienstverhältnisses. Der Anteil der befristeten Dienstverhältnisse ist in Österreich zwischen 2000 und 2015 von 7,9 auf 9,1 % angestiegen (OECD).

Dienstverhältnisse gelebt. Ein großer Teil der Praktikanten wird wie echte Arbeitnehmer behandelt, ein Teil erhält eine geringere oder gar keine Vergütung. 80 bis 90 % der Praktikanten sind mit ihrem Praktikum zufrieden (Schulnote: 1,78). Die meisten Praktikanten finden rasch einen Job. Auch dem AMS zufolge gibt es in Österreich keine „Generation Praktikum“.

FREIE DIENSTVERHÄLTNISSE: Freie Dienstnehmer sind wirtschaftlich vom Dienstgeber abhängig, persönlich, also bezüglich Arbeitszeit, Arbeitsort und Arbeitsweise aber unabhängig. Wie bei echten Dienstnehmern trägt der Dienstgeber auch für sie alle Lohnnebenkosten. Doch gelten für freie Dienstnehmer weder Arbeitsrecht noch Kollektivverträge. Freie Dienstverhältnisse spielen nur in wenigen Branchen (z. B. Werbung, Unternehmensberater, IT-Berater, Buchhalter, gewerbliche Dienstleister) sowie bei Medien eine wichtige Rolle. Ihre Zahl ist deutlich rückläufig (2008: 26.328, 2015: 15.882).

SELBSTÄNDIGE: Selbständige sind wirtschaftlich und persönlich unabhängig. Wenn sie von einem oder wenigen Auftraggebern abhängen, gelten sie als „arbeitnehmerähnlich“. Gewerblich tätige Selbständige sind Wirtschaftskammer-Mitglieder. Nicht gewerblich Tätige sind „Neue Selbständige“. Unter den Ein-Personen-Unternehmen (EPU) in Österreich gibt es zahlreiche arbeitnehmerähnliche Selbständige. Ihre Arbeitszufriedenheit ist hoch. Für sie gilt grundsätzlich kein Arbeitsrecht. Im Gegensatz zu anderen Ländern wie Deutschland sind sie jedoch stets sozialversichert. Die Zahl der EPU hat sich in der WKÖ seit 2002 mehr als verdoppelt. Aber auch die Zahl der Arbeitgeber-Betriebe ist seit 2002 um 14,5 % gestiegen.

PRAKTIKANTEN: Praktika sind grundsätzlich Ausbildungsverhältnisse. In der Praxis werden sie aber oft auch als



GEWINN FÜR ALLE

Flexible Beschäftigungsformen sind keineswegs „prekär“, sondern ein Gewinn für Beschäftigte, Unternehmen und den Standort. Gerade in der jetzigen Arbeitsmarktlage und angesichts der großen Zahl an Flüchtlingen sind flexible Formen nicht einzuschränken, sondern ganz im Gegenteil gezielt zu nützen: Zu denken ist etwa an den verstärkten Einsatz von Betriebspraktika für Arbeitslose, v. a. auch für Flüchtlinge.

Lkw-Fahrverbote in Tirol

Seit 1. November 2016 ist das „sektorale Fahrverbot“ auf einem Abschnitt der Inntalautobahn in Kraft – unten angeführt, die entsprechende Information der Merkblätter.

Klage der Europäischen Kommission (EK): Die EK steht dem sektoralen Fahrverbot sehr kritisch gegen-

über und hat dazu auch bereits ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich eingeleitet.

Kennzeichnung nach AbgasklassenkennzeichnungsVO: Hinzuweisen ist darauf, dass damit auch in Tirol die Kennzeichnung

von Fahrzeugen, die wegen ihrer Zuordnung zu einer besseren EU-RO-Klasse als der jeweils verbotenen nicht unter ein Fahrverbot fallen, entsprechend der IG-L-AbgasklassenkennzeichnungsVO verpflichtend wird (ab 1. Mai 2017 ist der Nachweis nur mehr mit der Plakette zulässig).

Euroklassen-Fahrverbote-Verordnung

Wo gilt das Euroklassen-Fahrverbot?

Auf der Inntalautobahn (A12) – Bereich Langkampfen (StrKm 6,35) bis Zirl (StrKm 90,00); in beiden Fahrtrichtungen.

Ab wann gilt das Euroklassen-Fahrverbot?

aktuell: Fahrverbot für Euro-0-, Euro-1- und Euro-2-Lkw über 7,5 t (mit Anhänger)

01.08.2016: Fahrverbot für Euro-2-Lkw über 7,5 t (Solo)

01.01.2018: Fahrverbot für Euro-3-Lkw über 7,5 t (mit Anhänger und Solo) – siehe Ausnahmen

01.01.2023: Fahrverbot für Euro-4-Lkw über 7,5 t (mit Anhänger und Solo)

Welche Fahrzeuge sind vom Fahrverbot ausgenommen?

Alle Fahrzeuge:

- Fahrten im Vorlaufverkehr in Fahrtrichtung Osten zum Bahnterminal Hall bzw. Fahrtrichtung Westen zum Bahnterminal Wörgl (Nachweisdokument für Eisenbahnverladung notwendig)

- Fahrten im Nachlaufverkehr in Fahrtrichtung Westen vom Bahnterminal Hall bzw. in Fahrtrichtung Osten vom Bahnterminal Wörgl (Nachweisdokument für Eisenbahnverladung notwendig)

- Hochspezialisierte Fahrzeuge mit kostenaufwändigen Aufbauten (z. B. Betonmischfahrzeuge, Hochdruck-, Saug- und Spülfahrzeuge, Abschleppfahrzeuge, Autokran-Lkw zum Versetzen schwerer Lasten, Betonpumpfahrzeuge)

Euro-3-Solo-Lkw von 01.01.2018 bis 31.12.2019

- Lkw oder selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit Euro-3-Motoren ohne Anhänger, die in der Kernzone (siehe Grafik) be- oder entladen werden (Ziel oder Quelle in der Kernzone)
- Lkw oder selbstfahrende Arbeitsmaschinen ohne Anhänger der Euroklasse 3, wenn sie in der erweiterten Zone (siehe Grafik) be- und entladen werden (Ziel und Quelle in der erweiterten Zone)

Wie erfolgt die Kennzeichnung?

Kennzeichnung nach Abgasklassen-Verordnung (Umweltplakette) notwendig



Welche Regionen umfasst die Kernzone?

- Bezirk Imst
- Bezirk Innsbruck-Land
- Bezirk Innsbruck-Stadt
- Bezirk Schwaz
- Bezirk Kufstein

Welche Regionen umfasst die erweiterte Zone?

- Bezirk Kitzbühel
- Bezirk Landeck
- Bezirk Reutte
- Bezirk Zell am See
- Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen
- Landkreis Garmisch-Partenkirchen
- Landkreis Miesbach
- Landkreis Rosenheim (inkl. Stadt)
- Landkreis Traunstein
- Bezirksgemeinschaften Eisacktal, Pustertal und Wipptal

Sektorales Fahrverbot seit 1. November 2016

Was ist ein sektorales Fahrverbot?

Das sektorale Fahrverbot verbietet den Transport bestimmter Güter auf der Straße.

Wo gilt das Fahrverbot?

Auf der Inntalautobahn (A12) von Langkampfen (StrKm 6,35) bis Innsbruck/Ampass (StrKm 72,00) in beiden Fahrtrichtungen.

Für wen gilt das sektorale Fahrverbot?

Betroffen sind Lkw und Sattelkraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t.

Welche Güter sind betroffen?

- Abfälle, die im Europäischen Abfallverzeichnis aufgenommen sind
- Steine, Erden, Aushub
- Rundholz, Kork
- Kraftfahrzeuge (Mopeds, Motorräder, Quads, Pkw, Kleinbusse, Lkw bis 3,5 t)
- Nichteisen- und Eisenerze
- Stahl, ausgenommen Bewehrungs- und Konstruktionsstahl für die Belieferung von Baustellen
- Marmor und Travertin
- Fliesen (keramisch)

Welche Fahrten sind vom sektoralen Fahrverbot ausgenommen?

- Fahrten mit Kfz, die in der Kernzone be- oder entladen werden (Quelle oder Ziel in der Kernzone – siehe Grafik)
- Fahrten mit Kfz, die in der erweiterten Zone be- und entladen



werden (Quelle und Ziel in der erweiterten Zone – siehe Grafik)

- Fahrten im Vor- und Nachlaufverkehr zur Eisenbahnverladung in Hall oder Wörgl (Nachweis erforderlich)
- Fahrten mit Euro-6-Lkws für Transporte von Gütern a) bis d) bis 31. März 2018 und für Transporte von Gütern e) bis h) bis 30. Juni 2018

Welche Regionen umfasst die Kernzone?

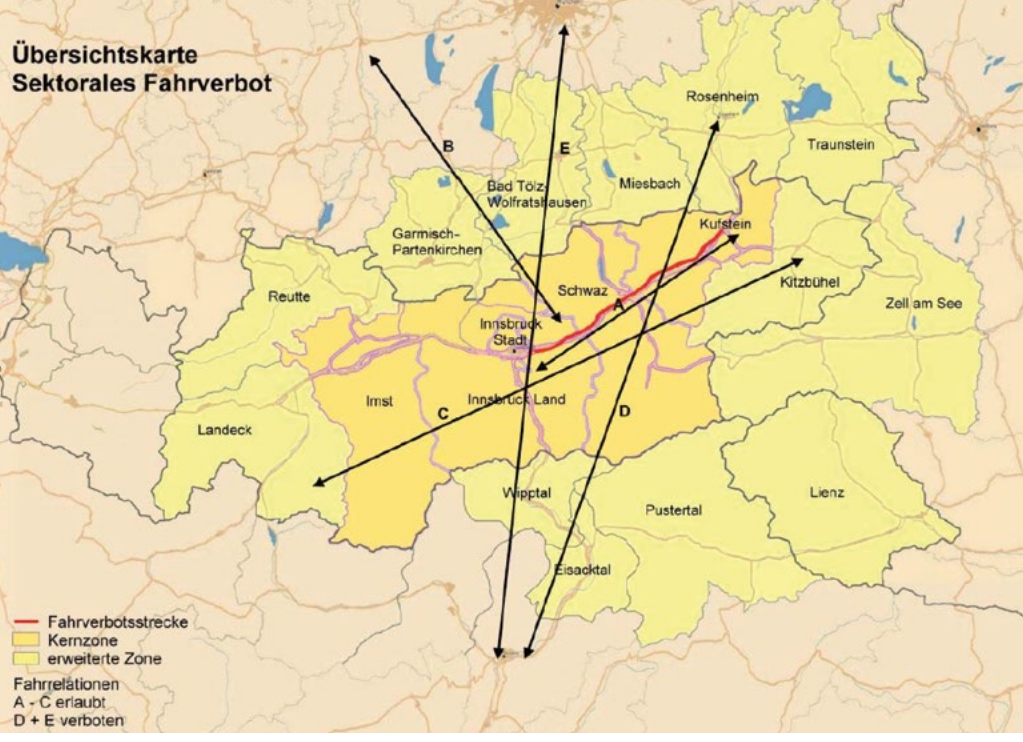
Bezirke Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein, Schwaz

Welche Regionen umfasst die erweiterte Zone?

- Bezirke Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte, Zell a. See
- Landkreise Bad-Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (inkl. Stadt), Traunstein
- Bezirksgemeinschaften Eisacktal, Pustertal, Wipptal

Wie muss die Kennzeichnung der vom Fahrverbot ausgenommenen Lkw erfolgen?

Die Kennzeichnung muss ab 1. Mai 2017 mit einer Umweltplakette (nach der Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung) erfolgen.



Opel Vivaro & Opel Movano

Mit den aktuellen Modellgenerationen von Vivaro & Movano präsentiert Opel die modernste und vielfältigste Palette an leichten Transportern, die das Unternehmen jemals anbot. Neben den zahlreichen Varianten und Umbauten ab Werk bietet Opel in Zusammenarbeit mit zertifizierten Aufbauexperten spezielle Branchenlösungen an.

Opel Vivaro

Der Opel Vivaro ist funktionales Nutzfahrzeug und mobiles Büro in einem – inklusive Design und Komfort auf Pkw-Niveau. Für den komfortablen Transport des Kombi-Chauffeurs und seiner Passagiere stehen maximal neun Sitzplätze zur Verfügung, der sechsfach einstellbare Fahrersitz mit Lendenwirbelstütze, eine Doppelsitzbank für zwei Beifahrer (wahlweise auch ein Einzelsitz) sowie demontierbare Dreier-Sitzbänke in der zweiten und dritten Reihe. Zugleich reichen wenige Handgriffe aus, um aus dem geräumigen Kleinbus für neun Personen einen Transporter mit fast sechs Kubikmetern Ladevolumen zu zaubern, noch besser ist, dass zwischen diesen beiden Maximalmöglichkeiten viele Teillösungen liegen. In der Konfiguration für bis zu sechs Personen – also ohne dritte Sitzreihe – lassen sich beispielsweise je nach Fahrzeuglänge bis zu 4 Kubikmeter an Gepäck verstauen. Es gibt den Kombi in zwei Gewichtsklassen (2,7 und 2,9 Tonnen), mit zwei Gesamtlängen (5,0 und 5,4 Meter) sowie



in einer Gesamthöhe von 1,97 Metern. Ein- und Ausstieg beziehungsweise Be- und Entladen erfolgen durch Fahrer- und Beifahrertür, durch eine seitliche Schiebetür auf der Beifahrerseite sowie durch zwei Flügeltüren im Heck. Optional bietet der Kombi eine zweite Schiebetür auf der Fahrerseite sowie (statt der Flügeltüren) eine nach oben aufschwenkende Heckklappe. Der Opel Vivaro Kombi bietet dazu eine attraktive Serienausstattung, die vom Radio mit Telefonfreisprechvorrichtung, über den Bordcomputer bis zur Servolenkung, elektrischen Fensterhebern vorn, elektrisch einstell- und beheizbaren Außenspiegeln und Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung reicht. Den Reisekomfort erhöhen zusätzlich

Optionen wie Klimaanlage, Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer, Tempomat und das Schließ- und Startsystem „Keyless Open“.

Opel Movano

Der Opel Movano ist eine Ausnahmerechtserscheinung in der Welt der Vans und Transporter. Mit seiner beeindruckenden Auswahl an Modellvarianten, Radabständen, Ladekapazitäten und Fahrzeughöhen setzt der Opel Movano Maßstäbe. Ob für Passagier- oder Gütertransport: Freuen Sie sich auf überzeugendes Design, hervorragende Wirtschaftlichkeit und Leistung sowie einen in dieser Klasse außergewöhnlichen Komfort. Alle Opel Movano Kastenwagen haben einen leichten Zugang zum Laderaum, durch die breiten Seitentüren der Versionen L2, L3 und L4 können Europaletten längs oder quer eingeladen werden. Eine optionale zweite Seitentür macht bequemes seitliches Durchladen möglich. Mithilfe der bequem erreichbaren Verzurrösen kann die Ladung ganz einfach gesichert werden. Dem Schutz von Fahrer und Beifahrer dient die stabile Trennwand. So kommen Mannschaft und Material gut an.



Fotos: Hersteller / GA



DER MOVANO

UNSERE FRACHT-EXEMPLARE.

So sehen echte Lademeister aus. Als Plattformfahrgestell, Combi oder Kastenwagen eignet sich der vielseitige Movano optimal für jeden Transport von Personen oder Gütern.

Verbrauch gesamt in l / 100 km: 6,3 – 7,1;
CO₂-Emission in g / km: 165 – 188.



Bei Ihrem steirischen Opel Partner



Italien: Aktueller Stand zum Mindestlohn/Entsendegesetz

Entgegen früheren Informationen ist nun klargestellt, dass vom italienischen Mindestlohngesetz nicht nur Kabotagefahrten, sondern alle grenzüberschreitenden Straßentransporte (Personen/Güter) erfasst werden (auch Transit bzw. Ziel-/Quellverkehre).

Info der IRU:

Implementation of the „Enforcement“ Directive on the Posting of workers in Italy

- The **Decree n. 136 dated 17.07.2016** was published in the Official Journal on July 21st 2016 (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 169) and entered into force the following day; it transposes Directive 2014/67/EU dated 1 May 2014 concerning the enforcement of the Directive 1996/71/EU – “Posting of workers in the framework of the provision of services”.
- The so-called „Enforcement directive“ establishes a common framework for a set of provisions, measures and control mechanisms necessary to better and more uniform implementation, application and enforcement of Directive 96/71/EC. It also introduces measures to prevent and sanction any abuse and circumvention of the applicable rules.
- The Decree n. 136/2016 replaces the Decree n. 72/2000, which transposed the Directive 96/71/EC; it also applies to employment agencies established in another Member State that post workers to Italy.
- The Decree fully applies to the whole road transport sector, including road cabotage.
- **Articles 1, 2 and 4** of Decree n. 136/2016 set up general rules on the temporary posting of workers, including the terms and the conditions of employment applicable in the host State to posted workers during the period of posting.
- The terms and the conditions of employment include:
 1. maximum work periods and minimum rest periods;
 2. minimum paid annual holidays;
 3. minimum wage, including overtime;
 4. conditions of hiring-out of workers;
 5. health and safety in the work place;
 6. protective measures for specific categories of workers (pregnant women, children and youth);
 7. equal treatment for men/women and other provisions on non-discrimination.
- **Article 3** of the Decree identifies the elements to secure the authenticity of the posting, with reference to both the staff leasing company (which must run activities other than those of mere management of workers) and the working conditions. In case of non-genuine posting, the worker is considered as an employee of the person/company which provided the service. Article 3 also introduces sanctions to the posting company and to the person/company which has used the service. These sanctions include an administrative fine of 50 euro a day per employee (with a minimum of 5,000 EUR and a maximum of 50,000 euro). In case the non-genuine posting involves minors, the penalty is the imprisonment (up to 18 months) combined with a fine of 50 euro a day per employee, which can be increased up to 6 times.

• **Article 5** sets rules for the defense of rights of posted workers, who can lodge complaints and engage in proceedings (both through the Administrative and the Criminal Courts).

• **Article 10** sets the obligation for the company which posts workers to Italy to inform the Italian Ministry of Labor within the 24 hours preceding the start of the posting and by communicate all possible changes related to the posting within 5 days. The communication sent to the Ministry of Labor has to include the following information:

- Identification data of the posting company;
- Number and data of the posted workers;
- Starting date and final date of the posting and its duration;
- Place where the services are accomplished;
- Identification data of the hosting company;
- Type of service;
- Data and residence of the designated person/company in charge for receiving/sending relevant documents;
- Data of the person/company responsible for relationships with the Social Partners.
- The number of the authorization allowing the temporary agencies to perform their activities.

• **A Ministerial Decree will define – according to paragraph 2 of article 10 of decree 136 – the modalities for communication (this Ministerial Decree was signed by the Minister of Labor and its registration is ongoing).**

- During the period of posting and up to 2 years after its ending, the posting undertakings - or the temporary agencies in case of staff leasing – are obliged to:
 - keep in the archives the job contract (translated into Italian), pay checks, documents attesting the start and the duration of the daily working time, documents attesting the applicable legislation of social security. In case of violation of those obligations, there is a fine (from

500 to 3,000 euro) for each worker; – appoint a representative, with an address in Italy, in charge of sending and receiving documents and records. Failing that, the seat of the posting undertaking is considered the place where the person/company using the service has its registered office or residence. If that representative is not appointed, a fine (from 2,000 to 6,000 euro) is provided; – designate, during the posting, a

contact person empowered of the relationship with the relevant social partners to promote collective bargaining with the obligation to be available in case of a request of the social partners. Also in case that contact person is not designated a fine (from 2,000 to 6,000 EUR) is provided.

- The Decree also contains provisions concerning inspections to be carried out by the Italian National Inspectorate of Labor.



Italien: Abfalltransporte

Wichtige neue gesetzliche Regelungen zum grenzüberschreitenden Abfalltransport
Italien / ALBO neu

Eine Information des AWC Rom zu den Änderungen bei der Registrierung ausländischer Unternehmen im italienischen Umweltverzeichnis Albo Nazionale Gestori Ambientali (notwendig für Abfalltransporte in Italien):

Für ausländische Unternehmen gab es in Italien in den letzten Jahren erhebliche Hindernisse bei der Durchführung von grenzüberschreitenden Abfalltransporten (Kategorie 6), welche gängiges Europäisches Recht verletzt haben.

Das AußenwirtschaftsCenter Rom der Wirtschaftskammer Österreich übernahm bei den schwierigen und langjährigen Verhandlungen mit dem italienischen Umweltministerium (Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare) die Federführung und konnte mit konstruktiven Lösungsvorschlägen folgende Erfolge erzielen:

- Zunächst sahen die italienischen Gesetzesvorschläge die Gründung einer Niederlassung vor. Dies

wurde in den vergangenen Jahren durch eine Domizilpflicht ersetzt, welche jedoch nach wie vor erhebliche Implikationen für ausländische Unternehmen (Registrierung, Buchhaltungspflicht etc.) mit sich brachte. Nun wurde vom Ministerium der vom AußenwirtschaftsCenter der Wirtschaftskammer eingebrachte Vorschlag einer sogenannten **P.E.C.-Adresse (Posta Elettronica Certificata)** akzeptiert. Eine P.E.C.-Adresse ist eine registrierte E-Mail-Adresse mit der Möglichkeit eingeschriebene Briefe zu empfangen/zu versenden. Dies stellt im Ver-

gleich zu einer Niederlassung oder eines Domizils eine erhebliche Kosteneinsparung dar.

- Statt eines besonderen Nachweises der finanziellen Leistungsfähigkeit, wird von den italienischen Behörden jetzt u. a. die **EU-Lizenz zum Transport gem. Regelung 21. Oktober 2009 – Nr. 1072/2009 akzeptiert.**
- Die/Der zunächst **geforderte technische Verantwortliche mit Universitätsabschluss ist nicht mehr notwendig.** Es wird entweder ein Titel aus einem der EU-



Mitgliedsländer anerkannt oder die Aufgabe des technischen Verantwortlichen wird von einer gesetzlichen Vertreterin oder einem gesetzlichen Vertreter des Unternehmens übernommen.

WICHTIG:

Diese neue Regelung ist seit 15. Oktober 2016 in Kraft. Danach hat man 120 Tage Zeit, um eine neue vollständige Registrierung im italienischen Umweltverzeichnis ALBO durchzuführen!

Sämtliche Firmen, welche grenzüberschreitende Abfalltransporte durchführen, müssen sich NEU registrieren.

Wird der Antrag nicht bis 13. Februar 2017 eingereicht, verlieren die bereits ausgestellten Eintragungsbestätigungen ihre Gültigkeit und das jeweilige Unternehmen wird aus dem ALBO-Verzeichnis gestrichen.

Für weitere Fragen steht das AWC Rom zur Verfügung.

Österreichisches Außenwirtschafts-Center Rom
Via G.B. Pergolesi, 3, I-00198 Roma Italia
T +39 06 85 30 52 33
F +39 06 841 27 44
rom@wko.at
wko.at/aussenwirtschaft/it

Die wichtigsten Fragen und Antworten zu ALBO

Wofür steht ALBO?

Bei ALBO handelt es sich um das italienische Verzeichnis der Umweltfachbetriebe, es ist die Abkürzung für Albo Nazionale Gestori Ambientali.

Seit wann hat sich die Eintragungsweise ins ALBO geändert?

Mit der Beschlussfassung vom 3. Juli 2016 tritt eine neue Regelung in Kraft.

Wann ist Stichtag?

Stichtag war der 15. Oktober 2016

Wenn ich bereits im ALBO eingetragen bin, muss ich einen neuen Antrag stellen?

Waren Sie bereits vor dem 15. Oktober im ALBO eingetragen, haben Sie für einen neuerlichen Eintrag ab Inkrafttreten der Beschlussfassung 120 Tage Zeit. Das heißt, bis spätestens zum 13. Februar 2017 muss der Antrag gestellt werden. Alle notwendigen Unterlagen sind der Antragstellung beizufügen.

Was ist neu bzw. anders?

Die Firmenniederlassung wird durch eine P.E.C.-E-Mailadresse ersetzt. P.E.C. bedeutet Posta Elettronica Certificata. Bei jeder Regional- oder Landesektion mit einer P.E.C.-Adresse können Sie sich anmelden. Haben Sie eine Firmenniederlassung, liegt die Zuständigkeit an den zuständigen Stellen am dortigen Sitz. Außerdem kann der gesetzliche Vertreter des Unternehmens die Funktion des technischen Verantwortlichen übernehmen.

Für den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit ist eine EU-Lizenz zum Transport gemäß der Regelung vom 21. Oktober 2009 Nr. 1072/2009 ausreichend.

P.E.C.-Adresse – wo erhalte ich diese?

Es ist nun nicht mehr notwendig, eine Firmenniederlassung zu gründen, sondern eine P.E.C.-Adresse reicht aus. Das bedeutet für alle ausländischen Transportunternehmen, dass sie sich bei jeder Regional- oder Provinzbehörde in elektronischer Form registrieren können und eine P.E.C.-Adresse erhalten.

Wer erteilt eine P.E.C.-Adresse?

Sie werden von unterschiedlichen Providern angeboten. Das römische Außenwirtschaftscenter ist bei Fragen behilflich.

Was kann die P.E.C.-Adresse?

Sie ist mit einem Einschreibbrief zu vergleichen. Die zertifizierte E-Mail-Adresse macht Ihre Behördenschriften rechtsgültig und mit der Zustimmung haben Sie sozusagen einen Rückschein.

Wo soll ich mich am besten dafür anmelden?

Wenn Sie eine Firmenniederlassung haben, müssen Sie den Antrag in dem zuständigen Regionalbüro stellen.

Haben Sie keine Firmenniederlassung in Italien wird die Regionalbehörde ALTO ADIGE/SÜDTIROL wegen ihrer Zweisprachigkeit empfohlen.

Sämtliche Regionalstellen finden Sie unter: <http://tinyurl.com/h7bgqm4>



Wie kann die finanzielle Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden?

Verfügt das Unternehmen über eine EU-Lizenz zum Transport gemäß der Regelung vom 21. Oktober 2009 Nr. 1072/2009, ist das ausreichend. Die finanzielle Leistungsfähigkeit wird für das erste Fahrzeug durch einen Betrag von 9 000 Euro und für jedes weitere Fahrzeug über 5 000 Euro als erbracht angesehen. Vorzuweisen ist dies durch die Vorlage einer Bestätigung eines Kontokorrentkredites, welcher von einem entsprechenden Unternehmen, das zur Ausübung der Kreditfähigkeit bevollmächtigt ist, ausgestellt wurde.

Wer kann technischer Verantwortlicher sein?

Gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Beschlussfassung kann der gesetzliche Vertreter auch die Funktion des technischen Verantwortlichen ausüben.

In welche Fahrzeugklassen unterteilt ALBO?

Die jährlich transportierten Abfallmengen sind für die Unterteilung der Kategorie 6 des ALBO ausschlaggebend.

Informationen zur Mindestanforderung bzw. -ausstattung von Personal und Fahrzeug finden Sie unter: <http://tinyurl.com/huv2yuo>

Welche konkreten Schritte muss ich setzen?

Für die Eintragung in das italienische Verzeichnis der Umweltfachbetriebe in der Kategorie 6 für ausländische Unternehmen und für die dazu notwendige elektronische Übermittlung des Antrages, hat die Handelskammer Bozen eine Checkliste zusammengestellt. Diese finden Sie unter: <http://tinyurl.com/jcjm5py>

Informationen zur Legalisierung und zur Übersetzung von Urkunden unter: <http://tinyurl.com/gp5nw8q>

Wie komme ich zur Antragstellung?

Eine Antragstellung ist unter diesem Link möglich: <http://tinyurl.com/h73z5ba>
Antragsformulare und die entsprechenden Gesetze finden Sie unter: <http://tinyurl.com/jpg2h8g>

Wo erfolgt die Anmeldung?

Die Anmeldung erfolgt über ALBO. Das Unternehmen erhält durch die Registrierung Zugriff auf den eigenen Benutzerbereich sowie den Dienst „Agest Telematico“, wo Sie Anträge bearbeiten und übermitteln können.

Wo bzw. wie kann und muss ich mich bei ALBO anmelden?

Auf der Homepage unter: <http://tinyurl.com/zjrlx99>
Hier finden sich alle notwendigen Formulare und die Daten können hier verwaltet werden.

Jedes im ALBO eingetragene Unternehmen hat seinen eigenen Bearbeitungsbereich, in dem auch die wichtigsten Informationen zur eigenen Registrierung zu finden sind.

Hier finden sich:

- Personen- und firmenbezogene Daten
- der letzte Stand von bereits ausgeübten Abfalltransporten in Italien
- Auflistung der eigenen Fahrzeuge mit der entsprechenden Kategorie und dem CER-Code
- der Stand der jährlichen Rechte mit der Möglichkeit einer ergänzenden Zahlung



Niederlande: Verbot der Langstreckebeförderung von nicht entwöhnten Kälbern

Nicht vollständig entwöhnte Kälber dürfen nicht länger als 8 Stunden transportiert werden. Daraus ergibt sich, dass bei der Plausibilitätskontrolle gemäß Artikel 14 der VO (EG) Nr.01/2005 über die Planung von Langzeittransporten (= mehr als 8 Stunden Beförderungsdauer) die Bestätigung zu verweigern ist, wenn der Bestimmungsort in den Niederlanden (NL) nicht in weniger als 8 Stunden erreicht werden kann.

Das betrifft den Export nicht vollständig entwöhnter Kälber mit einer

Beförderungsdauer über 8 Stunden. Die NL-Kontaktstelle ersucht Halter, Händler, Organisatoren und Transportunternehmer durch die örtlich zuständigen Veterinärbehörden zu informieren, dass ab 1. Januar 2017 die Niederlande die Kontrolle bei Verbringen in die Niederlande intensivieren wird, wodurch es zu vermehrten Sanktionen und Strafen kommen wird.

Als Begründung führt die NL-Kontaktstelle an, dass nicht vollständig entwöhnte Kälber, die ihren Ener-

giebedarf nicht über Raufutter decken können, Zugang zu geeigneten Tränkanlagen haben müssen, die eine Versorgung mit Elektrolytlösung ermöglichen. Aber Einrichtungen, die für derartig junge Tiere geeignet sind, sind derzeit technisch noch nicht verfügbar.

Derzeit versucht die Industrie geeignete Anlagen mit verformbaren Zitzen zu entwerfen, aber die Niederlande werden erst nach einer überzeugenden Vorführung der Eignung vom Verbot zurückstehen.



© Foto: Ian Amth/ Fotolia.com



Frankreich: Umweltzonen und Umweltplakette Crit'Air

In Frankreich wurden mit 1. Juli 2016 **Umweltzonen** sowie die **Umweltplakette Crit'Air** eingeführt.

• Eine Umweltzone gibt es **derzeit nur in Paris und Grenoble**.

Weitere Umweltzonen sind jedoch geplant!

• Für **nicht in Frankreich zugelassene Fahrzeuge** (Fahrzeuge von Touristen, EU-Wirtschaftsverkehr etc.) ist die **Bestellung einer Vignette**

te allerdings erst ab Anfang 2017 möglich.

Bis dahin können diese die Umweltzonen noch ohne Plakette befahren, der Fahrzeugschein gilt als Nachweis.



Frankreich - Umwelt-Plakette Crit'Air in Umweltzonen ab 1.7.2016

Allgemeine Information

Mit 1. Juli 2016 wurde in Frankreich die Umwelt- oder Feinstaub-Plakette Crit'Air (auch Luftqualitätszertifikat) und die dazugehörigen Umweltzonen bzw. Zonen mit eingeschränktem Verkehr, sogenannte Zones à Circulation Restreinte (Kurzform ZCR), eingeführt. Um die Feinstaubbelastung zu reduzieren soll nur noch neueren Fahrzeugen die Zufahrt zu einzelnen Zonen (Umweltzonen) gestattet werden. D. h., nur Fahrzeuge die eine Crit'Air-Vignette auf der Windschutzscheibe des Fahrzeugs angebracht haben, dürfen in diese ZCR-Zonen einfahren.

Derzeit ist die Crit'Air-Vignette nur in Paris und Grenoble verpflichtend!

Ausländische Fahrzeuge

Für Fahrzeuge, die nicht in Frankreich zugelassen sind (d. h. Fahrzeuge von Touristen oder europäischen Firmen), gelten die Fahrverbote aufgrund von Umweltzonen (zones à circulation restreinte) erst ab 1. April 2017.

Die Umwelt-Vignette für ausländische Fahrzeuge ist daher erst **Anfang 2017 erhältlich! Bis dahin genügt der Fahrzeugschein als Nachweis.**

Die Crit'Air-Vignette

Die Vignette wird auf die Windschutzscheibe des Fahrzeugs geklebt. Es gibt insgesamt **6 verschiedene Kategorien, dargestellt durch 6 verschiedenfarbige Plaketten**, in die die Fahrzeuge abhängig vom **Jahr der Erstzulassung**, der **Abgaswerte** (nach europäischer Abgasnorm EURO) etc. eingeteilt werden.

Unterschieden wird zwischen Zweirädern (Motorrad, Mofa u. Ä.), Pkw, leichten Nutzfahrzeugen sowie Lkw und Bussen. Wohnmobile unter 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht werden als Pkw eingestuft, Wohnmobile mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht gelten als Lkw.

Kategorie 0:

- Emissionsfreie Fahrzeuge (Elektrofahrzeuge und mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge)

Kategorie 1:

- Erd- bzw. Autogas betriebene Fahrzeuge und Hybridfahrzeuge
- Motorräder: mit EURO 4 und



- Erstzulassung ab 1. Jänner 1997

 - Pkw, Wohnmobile und leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 t: Benzi-ner der Kategorien EURO 5 und 6 mit Erstzulassung ab 1. Jänner 2011
 - Lkw: mit EURO 6 und Erstzulas-sung ab 1. Jänner 2014

Kategorie 2:

 - Motorräder: EURO 3 und Erst-zulassung vom 1. Jänner 2007 bis 31. Dezember 2016 (bis 31. De-zember 2017 für Mofas)
 - Pkw, Wohnmobile und leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 t: Ben-ziner der Kategorie EURO 4 mit Erstzulassung zwischen dem 1. Januar 2006 und 31. Dezem-ber 2010 sowie Dieselfahrzeuge EURO 5 und 6 mit Erstzulassung ab 1. Jänner 2011
 - Lkw, Busse und Wohnmobile über 3,5 t: Benzi-ner mit EURO 5 vom 1. Oktober 2009 bis 31. Dezember 2013 sowie Dieselfahr-zeuge mit EURO 6 und Erstzulas-sung ab 1. Jänner 2014

Kategorie 3:

 - Motorräder: EURO 2 und Erst-zulassung vom 1. Juli 2004 bis 31. Dezember 2006
 - Pkw, Wohnmobile und leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 t: Benzi-ner der Kategorie EURO 2 und 3 mit Erstzulassung zwischen dem 1. Jänner 1997 und 31. Dezem-ber 2005 sowie Dieselfahrzeuge EURO 4 mit Erstzulassung zwi-schen dem 1. Jänner 2006 und 31. Dezember 2010
 - Lkw, Busse und Wohnmobile über 3,5 t: Benzi-ner mit EURO 3 und 4 und Erstzulassung zwi-schen 1. Oktober 2001 und 30. September 2009 sowie Dieselfahr-zeuge mit EURO 5 und Erst-zulassung zwischen 1. Oktober 2009 und 31. Dezember 2013

Kategorie 4:

 - Motorräder: ohne EURO-Norm und Zulassung vom 1. Juni 2000
- bis 30. Juni 2004

 - Pkw, Wohnmobile und leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 t: Die-selfahrzeuge der Kategorie EURO 3 mit Erstzulassung zwischen dem 1. Jänner 2001 und dem 31. De-zember 2005
 - Lkw, Busse und Wohnmobile über 3,5 t: Dieselfahrzeuge mit EURO 4 und Erstzulassung zwi-schen 1. Oktober 2006 und 30. September 2009

Kategorie 5:

 - Pkw, Wohnmobile und leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 t: Die-selfahrzeuge der Kategorie EURO 2 mit Erstzulassung zwischen dem 1. Jänner 1997 und dem 31. De-zember 2000.
 - Lkw, Busse und Wohnmobile über 3,5 t: Dieselfahrzeuge mit EURO 3 und Zulassung zwischen 1. Oktober 2001 und 30. Sep-tember 2006

Keine Crit’Air-Plakette erhalten:

 - Motorräder: ohne EURO-Norm und Erstzulassung vor dem 1. Juni 2000
 - Pkw, Wohnmobile und Nutz-fahrzeuge unter 3,5 t: mit EURO 1 bzw. ohne EURO-Norm und Erstzulassung vor dem 1. Jän-ner 1997 (Pkw) bzw. 1. Oktober 1997 (leichte Nutzfahrzeuge)
 - Lkw, Busse und Wohnmobile über 3,5 t: mit EURO 1, 2 oder ohne EURO-Norm und Erstzu-lassung vor dem 1. Oktober 2001.

Diese Fahrzeuge dürfen zwischen 8 und 20 Uhr nicht in die ZCR-Zone einfahren, was durch ein Zusatzschild kommuniziert wird.

Umweltzone Paris

Seit 1. Juli 2016 gilt in Paris die Umweltzone. Im Rahmen einer In-itiative der Stadt zur Verbesserung der Luftqualität sind ältere Busse

und Lkw (Erstzulassung vor 1. Ok-tober 2001) sowie ältere Pkw (Erst-zulassung vor 1. Jänner 1997) unter der Woche im Stadtverkehr nicht mehr erlaubt. Die Umweltzone um-fasst den Stadtbereich innerhalb des Stadtautobahn-rings, des Boulevard périphérique. Der Stadtautobahnring selbst fällt nicht in den Regelungsbe-reich. Diese gilt für die gesamte französi-sche Hauptstadt, deren Stadtgebiet mit der Fläche innerhalb des Auto-bahn-rings „Boulevard périphérique“ definiert wird. Keine ZCR-Zone ist der Bois de Boulogne und der Bois de Vincennes, die ansonsten beide dem Stadtgebiet zugerechnet werden. Die **Einfahrverbote** gelten für alte Busse M2 und M3 sowie für Lkw N2 und N3 von Montag bis Sonntag, wenn diese vor dem 1. Oktober 2001 zugelassen sind. Für alle anderen Fahrzeuge, wenn nicht anders kom-muniziert, immer Montag bis Freitag von **8 bis 20 Uhr** (obwohl dies auf dem Zusatzschild so nicht erkennbar ist).

Nach Auskunft des französischen Fachverbands FNTV-Fédération Na-tionale des Transports de Voyageurs sollen in Paris ab 1. Juli 2017 Die-selfahrzeuge der Gruppe EURO III, welche vor dem 1. Oktober 2006 an-gemeldet wurden, nicht mehr fahren dürfen. Ebenfalls hat die Stadt Paris beschlossen, dass Dieselfahrzeuge (ohne Ausnahme) ab 2020 überhaupt nicht mehr in Paris fahren dürfen.

Luftschutzzone und Umwelt-zone Grenoble

- Für den **Großraum Grenoble** (umfasst 49 Städte und Dörfer) **gilt seit dem 1. November 2016 ein kommunales Luftgesetz**, welches einer Umweltzone (ZCR, Zone à Circulation Restreint) gleichzustellen ist. Fahrzeuge, die den Großraum Grenoble inklusi-ve Autobahnen rund um Grenob-le befahren möchten, benötigen eine Vignette Crit’Air. Da der

- Großraum Grenoble mit seiner Luftschutzzzone keine Stadt ist, werden dort keine Umweltzonen-Schilder aufgestellt (ZCR-Schil-der).
- **Ab dem 1. Jänner 2017** wird in **Grenoble** eine **Umweltzone** ein-gerichtet, die das **gesamte Stadt-zentrum** umfasst und mit Schil-dern deutlich gekennzeichnet wird. Die mit der Umweltzone verbundenen Fahrverbote sollen zunächst nur leichte Nutzfahrzeu-ge bis 3,5 t und Erstzulassung bis 30. September 1997 sowie Lkw mit Erstzulassung bis 30. Septem-ber 2001 betreffen.
- Weitere Informationen werden von der Stadt Grenoble noch bekanntge-geben.
- Städte in Frankreich mit zukünftigen Umweltzonen**
- Folgende französische Städte planen in der nächsten Zeit Umweltzonen einführen:
- Avignon
 - Arras
 - Annemasse
 - Bordeaux
 - Cannes
 - Clermont-Ferrand
 - Champlan
 - Côte Basque-Adour
 - Dunkerque
 - Dijon
 - Eprenay
 - Faucigny, Glières, Bonneville
 - Grenoble (Hier dürfen bereits ab 1. Januar 2017 Kleintransporter und Lkw ohne Crit’Air-Klassifi-zierung das Stadtzentrum nicht mehr befahren.)
 - Lyon
 - Lille
 - Le Havre
 - Montpellier
 - Paris
 - Reims

- Rouen
- Saint-Etienne
- Strasbourg
- Saint Maur-des-Fossés
- Toulouse
- Vallée de la Marne

Bestellung der Crit’Air-Vignette

Für nicht in Frankreich zugelassene Fahrzeuge (Fahrzeuge von Touris-ten, EU-Wirtschaftsverkehr etc.) ist

eine Bestellung erst Anfang 2017 er-forderlich und möglich, da diese bis dahin ohne Crit’Air-Vignette fahren können.

Strafen

Ab dem 1. Jänner 2017 kostet das Fehlen der Plakette **68 Euro für Pkw** bzw. **135 Euro für Lkw und Busse**. Für im Ausland zugelassene Fahrzeu-ge ist die Vignette erst ab April 2017 Pflicht, bis dahin genügen die Daten aus dem Fahrzeugschein.

Weitere Informationen und Downloads:

Die neuen „Umweltzonen“ in Frankreich
<http://preview.tinyurl.com/hbjypyt>

Länderblatt Frankreich
<http://preview.tinyurl.com/z7kz8q6>

Informationen Umweltplakette Crit’Air (dtsh.)
<https://www.crit-air.fr/de/>

Umweltplakette Crit’Air für in Frankreich zugelassene Fahrzeuge bestellen (dtsh.) <http://tinyurl.com/jax4yen>

Crit’Air-Klassifizierung - Tabelle zur Einteilung der Fahrzeuge
<http://tinyurl.com/hck4g2x>





Frankreich: Entsendebescheinigung über Online-Portal SIPSI

Seit 1. Juli 2016 besteht bekanntlich in Frankreich die Pflicht zur Erstellung und Mitführung von Entsendebescheinigungen für Fahrer im grenzüberschreitenden und Kabotageverkehr. Damit soll sichergestellt werden, dass die Kontrollbehörden nachprüfen können, dass der französische Mindesttariflohn im Transportgewerbe auch an Fahrer ausländischer Unternehmen gezahlt wird.

Ab dem 1. Januar 2017 sollen die Unternehmen nunmehr die Entsendebescheinigungen für Frankreich über das Online-Portal SIPSI („Système d'information sur les prestations de service internationales“) unter <http://www.sipsi.travail.gouv.fr> erstellen und versenden. **Derzeit ist das Portal jedoch noch nicht betriebsbereit.** Das System selbst soll sehr kompliziert sein: Vorab muss ein Account erstellt werden, danach sind alle Angaben manuell einzufügen. Die SIPSI-Meldung ersetzt die bisher in Papierform auszufüllende Entsendebescheinigung. Eine Kopie dieser Meldung ist vom Fahrer mitzuführen, eine weitere Kopie muss beim **Repräsentanten** in Frankreich hinterlegt werden.

Entsendebescheinigungen sind für maximal sechs Monate gültig. Im Dezember 2016 erneuerte Entsendebescheinigungen in nicht-elektronischer Form sind bis mindestens Juni 2017 gültig. Lediglich im Fall von inhaltlichen Änderungen solcher papiermäßigen Entsendebescheinigungen muss ab 1. Januar 2017 zwingend eine elektronische Entsendemeldung in SIPSI abgegeben werden.

Die AISÖ bietet im Hinblick der Repräsentanz-Erfordernis in Frankreich ein entsprechendes Kooperationsangebot mit der Firma VIALITS an:

(ACHTUNG/BITTE: Österreichische Firmen sollen unbedingt alle Anfragen hierzu mit dem Verweis „AISÖ“ (zwecks Zuordnung) versehen.)

VIALITS-Angebot

1-Schritt-Grundgebühren von 200 Euro je Transport-Unternehmen

+

1 Paket über 39 Euro pro Fahrer je Halbjahr, dies beinhaltet:

- ✓ Antragsbearbeitung (geschätzt 35 elektronische Anträge pro Jahr)
- ✓ Archivierung

- ✓ Gesichert auf einem geschützten Server für einen Zeitraum von 24 (6 + 18) Monaten
- ✓ Bereitstellung der Dokumente und Kommunikation mit den französischen Behörden

Im Preis nicht inbegriffen:

- ✓ Kosten für die von VIALITS durchgeführten Übersetzungen, aufgrund von Anforderungen der französischen Behörden (10 Cents pro Wort);

Ausgenommen sind Übersetzungen die vom Kunden erbracht werden. Diese werden natürlich nicht in Rechnung gestellt. Rechnungsstellung ist monatlich. Die Halbjahres-Gebühr in Höhe von 39 Euro wird in Rechnung gestellt, nachdem der Antrag erhalten wurde, inklusive der Vertretungserklärung.

Für alle Fragen/Abwicklungen im Zusammenhang mit dieser Repräsentanz steht Ihnen

Michael Turban (VIALITS) zur Verfügung:

Tel. +49 (0)151 67 20 99 07

Fax +(0)89 57 95 92 00

E-Mail: michael.turban@vialits.com

an den Mautbetreiber zurückzugeben.

Die zugrundeliegende Gesetzesänderung war am 13. November 2015 in Kraft getreten und wird seit 14. November 2016 erstmals angewendet.



Deutschland: Meldeportal-Mindestlohn

Die Zollverwaltung startet mit Inkrafttreten der Verordnung zum 1. Januar 2017 das neue Online-Meldeverfahren, das Meldeportal-Mindestlohn, mit dem Arbeitgeber mit Sitz im Ausland ihre nach Deutschland entsandten Arbeitnehmer online anmelden können. Gleiches gilt für Entleiher, die von einem Verleiher mit Sitz im Ausland überlassene Arbeitnehmer tätig werden lassen.

Das Meldeportal-Mindestlohn kann **ab dem 1. Januar 2017** direkt über www.meldeportal-mindestlohn.de oder über die Verlinkung auf <http://www.zoll.de> in der Rubrik „Dienstleistungen“ aufgerufen werden.

und Datenbanken“ aufgerufen werden.

Die Übermittlung der Anmeldungen **per Fax an die bekannten Nummern wird nur noch bis zum 30. Juni 2017** möglich sein. Ebenso werden die zur Anmeldung erforderlichen Vordrucke außerhalb des Meldeportals-Mindestlohn nicht mehr zur Verfügung stehen.

Inhaltlich ändern sich die Meldungen oder Meldepflichten nicht, die Änderung der Meldeverordnung bezieht sich ausschließlich auf die neu eingeführte elektronische Form der Anmeldung.



Polen: Erweiterung des viaTOLL-Systems 2016

Die polnische Regierung hat beschlossen, das mautpflichtige Straßennetz um rund 150 Kilometer zu erweitern. Das gesamte mautpflichtige Straßennetz in Polen umfasst damit rund 3 300 Kilometer.

Entsprechend der Verordnung des Ministerrates vom 1. Oktober 2016 werden rund 150 km Nationalstraßen, darunter 82 km Autobahnen und rund 68 km Schnellstraßen, ins viaTOLL-System aufgenommen. Es

handelt sich um die siebte Systemerweiterung, von der untenstehend angeführten Straßenabschnitte. Weitere Informationen über die neuen mautpflichtigen Straßen in Polen unter: www.viatoll.pl

- Autobahn A1: Knoten Łódź Północ – Knoten Tuszyn (ca. 40,7 km);
- Autobahn A4: Knoten Rzeszów Wschód – Knoten Jarosław Zachód (ca. 41,3 km);
- Schnellstraße S1: Knoten Bielsko-Biała Mikuszowice – Knoten Żywiec Browar (ca. 18,1 km);
- Schnellstraße S3: Knoten Miękowo – Knoten Goleniów Północ (ca. 4,1 km);
- Schnellstraße S6: Knoten Nowogard Zachód – Knoten Nowogard Wschód (ca. 7,2 km);
- Schnellstraße S8: Kreuzung mit der Kreisstraße Nr. 1971D – Knoten Wrocław Południe (ca. 3,3 km);
- Schnellstraße S8: Knoten Rzgów – Knoten Łódź Południe (ca. 5,1 km);
- Schnellstraße S8: Knoten Paszków – Knoten Opacz (ca. 9,4 km);
- Schnellstraße S8: Knoten Powązkowska – Knoten Modlińska (ca. 4,6 km);
- Schnellstraße S17: Knoten Michałówka (Kreuzung mit der Kreisstraße 1319W) – Knoten Garwolin Południe (ca. 10,9 km);
- Schnellstraße S74: Knoten Kielce Bocianek – Cedzyna (Anbindung an die Nationalstraße 74) (ca. 5,3 km).



Tschechien: Vorsicht vor Verfall des Mautguthabens

Laut tschechischer Mautbetreibergesellschaft MYTO CZ werden OBUs, mit denen in den letzten zwölf Monaten keine Mauttransaktionen durchgeführt wurden, automatisch abgeschaltet.

Infolgedessen verfallen ein mögliches Mautguthaben auf der OBU und die geleistete Kaution. Daher sollten alle im Tschechien-Verkehr tätigen Unternehmen darauf achten, nicht verwendete OBUs innerhalb der Zwölf-Monatsfrist

Die zugrundeliegende Gesetzesänderung war am 13. November 2015 in Kraft getreten und wird seit 14. November 2016 erstmals angewendet.

Quantitative Analyse der Kabotage in Österreich

Diverse Studien belegen, dass Kabotage in den vergangenen Jahren zugenommen hat.

Das Institut für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien eine neutrale quantitative Beurteilung des Ausmaßes von Kabotagefahrten in Österreich durchgeführt.

Zum Ergebnis:

Es wurden **35.107.812 Einzelfahrten** mautpflichtiger Fahrzeuge >3,5 t von Jänner bis Juli 2016 analysiert. **20.198.899 (58%)** Fahrten wurden von österreichischen Lkw und **14.908.913 (42%)** Fahrten von ausländischen Lkw durchgeführt. Um Kabotagefahrten abzuleiten, wurde eine Auswertungslogik entwickelt. Der Anteil illegaler Kabotage liegt laut dieser Wahrscheinlichkeiten bei:

- 1,07 % der Fahrten mit Lkw >3,5 t in Österreich,
- 2,13 % der Binnentransporte von österreichischen Lkw >3,5 t bzw.
- 3,28 % der Binnentransporte im österreichischen gewerblichen Güterverkehr mit Lkw >3,5 t.

Allerdings wird der Anteil der Kabotage durch Anzahl der Fahrten, Leerfahrten, Teilladungen, Tankstopps und Ruhezeiten bestimmt. Eine lineare mathematische Formel für die Bestimmung lässt sich nicht finden.

Im realistischen Szenario beträgt der Anteil der Kabotagefahrten (gemessen am Gesamtanteil der Fahrten in Österreich) **10,67 %**. Allerdings ist die Bezugsgröße hier alle in Österreich gemachten Fahrten, also

alle Fahrten die von ausländischen und inländischen Transporteuren durchgeführt werden, einschließlich der internationalen Verkehre und der Transitverkehre. Im Sinne einer Marktbetrachtung und um die ökonomischen Auswirkungen der Kabotage zu beurteilen, ist der Anteil von österreichischen Unternehmen gefahrenen Verkehre an den nationalen Verkehren, die bessere Kennzahl. Im realistischen Szenario ergibt sich ein Anteil von **21,73 %**. Grenzt man den Markt noch enger ein und berechnet den Anteil der Kabotagefahrten an den vom österreichischen gewerblichen Güterverkehrsunternehmen auf dem hochrangigen Straßennetz gefahrenen Fahrten, so beträgt der Anteil im realistischen Szenario **ungefähr 1/3**.

Dem Staat Österreich sind im Jahr 2016 für jeden österreichischen Lkw, der durch ein Kabotagefahrzeug ersetzt wurde ein **Gesamtschaden in Höhe von EUR 50.547,42** entstanden. Aus den für die Binnentransporte benötigten Fahrzeugäquivalente, den Kabotageanteilen sowie den Schäden pro Fahrzeug können für die Szenarien die Gesamtschäden der Kabotage

ausgerechnet werden. Im realistischen Szenario beträgt der **Schaden fast 500 Mio. Euro** p. a.

Tabelle 3 zeigt die Arbeitsplatzwirkungen der Kabotage wobei hier – wie auch bei der Berechnung der Gesamtschäden – berücksichtigt werden muss, dass die Rechnung die positiven Aspekte der Kabotage für die Wettbewerbsfähigkeit der verladenden Industrie, z. B. durch niedrigere Transportpreise nicht diskutiert werden.

Kabotagefahrten sind nicht nur schwierig und mit großem Aufwand empirisch nachzuweisen. Sie sind auch so gut wie nicht auf der Straße durch die Ordnungskräfte zu kontrollieren. Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Die Bundesregierung sollte sich dafür einsetzen, dass auf EU-Ebene Überprüfungsmöglichkeiten für Kabotage geschaffen werden
- Auf Kabotage spezialisierte Einheiten könnten zwecks Abschreckwirkung Schwerpunktkontrollen durchführen.
- Zur Verbesserung der Verkehrstatistik sollten die Mautdaten herangezogen werden.

Annahmen			Anteil der Kabotage	
Leerfahrten	2. Fahrt Teilladung	3. Fahrt Teilladung	Gesamtfahrten in Österreich (inkl. Intern. Verkehre, Transit)	von österreichischen Unternehmen gefahrenen nat. Verkehren
Maximales Szenario				
10%	3%	1%	11,22%	23,68%
Realistisches Szenario				
20%	7,50%	3%	10,67%	21,73%
Minimales Szenario				
30%	10%	5%	9,40%	18,52%

Tab. 1: Ergebnisse der Simulation

Szenarien	Fahrzeug-äquivalente	Anteil Kabotage	Fahrzeug-äquivalente (Kabotage)	Schaden pro Fahrzeug	Gesamtschaden durch Kabotage
Maximal	45.264	23,68%	10.718	50.547	541.791.014
Realistisch	45.264	21,73%	9.836	50.547	497.175.622
Minimal	45.264	18,52%	8.383	50.547	423.731.824

Tab. 2: Berechnung des Gesamtschadens der Kabotage

Szenarien	Anteil Kabotage	Fahrzeug-äquivalente (Kabotage)	Arbeitsplätze pro LKW	Arbeitsplatzverluste durch Kabotage
Maximal	23,68%	10.718	1,44	15.435
Realistisch	21,73%	9.836	1,44	14.164
Minimal	18,52%	8.383	1,44	12.071

Tab. 3: Berechnung der Arbeitsplatzwirkungen der Kabotage

SIE wollen 2017 groß durchstarten!

Gesucht!
Motivierte und kreative Menschen
die etwas bewegen wollen!

Anforderungen:
Selbstständige Kundenakquise
Betreuung der Bestandskunden
Angebotserstellung
Gemeinsame Projekterarbeitung
Wohlfühlen

BE CREATIVE

Werden Sie Teil
unseres Teams!

T. 0664/1 560 550 | www.printverlag.at



Ihnen fehlt ein Fahrer? Was tun?

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

Dank unserer Organisation und unserer engagierten Fachkräfte sind wir in der Lage, innerhalb kürzester Zeit qualifizierte Fahrer bereitzustellen.
Ihr Fahrzeug kann somit schnell wieder eingesetzt werden!

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

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

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

Weitere Informationen erhalten Sie von unserem Zweigstellenleiter:



Steiermark
Herr Waldsam Martin Franz
Tel. 0664/1339100
Kasernstraße 4, 8101 Gratkorn
office@dermetzler.com
www.dermetzler.com



Heute bestellt - morgen geliefert!

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

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

Die ganze Vielfalt aus einer Hand! Europaweiter Ersatzteilservice!



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

| 36 |

| 37 |

Entwicklung Dieselpreis und Transportkosten-index

Die aktuelle Entwicklung zum Dieselpreis und Transportkosten-index ist wieder unter www.dietransporteure.at abrufbar.



Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich

Der aktuelle Oktober-Wert weist eine Inflationsrate von +1,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr aus.



Was darf die Finanzpolizei?

Die Finanzpolizei (früher „KIAB“) bildet eine Sondereinheit bei den Abgabenbehörden (Finanzämtern).

Rechte und Pflichten

Die rechtlichen Grundlagen variieren nach der Art der Kontrolle. Je nach Rechtsgrundlage wird die Finanzpolizei nämlich für verschiedene Behörden tätig und hat unterschiedliche Rechte und Pflichten. Problematisch ist, dass sich die Rechtsgrundlagen während einer Kontrolle sogar ändern können.

Die Rechtsgrundlage, welche die mit Abstand größte Bedeutung für Einsätze der Finanzpolizei hat, ist das Ausländerbeschäftigungsgesetz (AuslBG). Die meisten Erstkontrollen werden nach diesem Gesetz durchgeführt.

Hinweis: Egal aufgrund welcher Rechtsgrundlage kontrolliert wird, steht Ihnen (bzw. dem

kontrollierten Lenker) jedenfalls eine Niederschrift zu, welche Angaben über Beginn und Ende der Kontrolle beinhaltet.

Nebstehend finden Sie ein Merkblatt, welches auf die Besonderheiten im Rahmen des AuslBG eingeht.

Die Finanzpolizei ist neben der Kontrolle der illegalen Ausländerbeschäftigung für Kontrollen in den Bereichen

- Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitsrechtvertragsanpassungsgesetzes (AVRAG),
- der versicherungs- und melderechtlichen Bestimmungen des allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes (ASVG),
- Verstößen gegen das Arbeitslosenversicherungsgesetz (AIVG),

- unbefugter Gewerbeausübung,
- diverse abgabenrechtlicher Bestimmungen (BAO, EStG, UStG)
- von Verfehlungen im Rahmen des Sozialbetruges (Lohn- und Sozialdumping),
- des Glücksspielgesetzes zuständig.

Weitere Details im Organisationshandbuch der Finanzverwaltung

Das Organisationshandbuch der Finanzverwaltung regelt im Kap. 9 das Verhalten der Finanzpolizei. Zum Beispiel die Anhaltungen auf Autobahn oder das persönliche Verhalten und Auftreten. (9.2.1.2.4. Fahrzeuganhaltung und Kontrolle) <http://tinyurl.com/z8dcqus>



FINANZPOLIZEI

Die Finanzpolizei (früher „KIAB“) bildet eine Sondereinheit bei den Abgabenbehörden (Finanzämtern). Sie überwacht die Einhaltung der Bestimmungen des Ausländerbeschäftigungsgesetzes sowie die Entsendung ausländischer Arbeitnehmer nach Österreich.

Neben der Erfüllung dieser Hauptaufgaben erheben die Kontrollorgane

- die ordnungsgemäße Einbehaltung und Abfuhr aller lohnabhängigen Abgaben,
- die Einhaltung der versicherungs- und melderechtlichen Bestimmungen des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes,
- die Einhaltung der Anzeigepflichten des Arbeitslosenversicherungsgesetzes,
- Verstöße gegen die Bestimmungen des Glücksspielgesetzes, der Gewerbeordnung und des Strafrechtsgesetzbuches, insbesondere im Zusammenhang mit Sozialbetrug,
- die Einhaltung des Arbeitslosenversicherungsgesetzes.

Recht zur Betriebskontrolle

Die Finanzpolizei ist berechtigt, Betriebsstätten, Betriebsräume und auswärtige Arbeitsstätten sowie Aufenthaltsräume der Arbeitnehmer zu betreten. Dies hat tunlichst ohne Störung des Betriebsablaufes zu erfolgen.

Vorsicht!

Der Arbeitgeber ist auch verpflichtet, verschlossene Räumlichkeiten zu öffnen, sofern sich darin Arbeitnehmer aufhalten könnten.

Die Finanzpolizei hat den Arbeitgeber sowie den Betriebsrat von der Anwesenheit zu verständigen. Der Beginn der Betriebskontrolle darf dadurch allerdings nicht unnötig verzögert werden.

Vorsicht!

Bei Abwesenheit des Arbeitgebers muss eine im Betrieb anwesende Person die notwendigen Anordnungen treffen sowie Auskünfte und Einsicht in die erforderlichen Unterlagen erteilen können. Eine Verzögerung des Beginns der Betriebskontrolle von 30 Minuten wäre bereits zu lange.

Tipp!

Auf Verlangen haben sich die einschreitenden Organe durch einen Dienstausweis auszuweisen.

Auskunfts- und Einsichtsrecht

Das Auskunfts- und Einsichtsrecht umfasst sämtliche für die Feststellung des Sachverhaltes erforderlichen Informationen und Unterlagen.

Die Finanzpolizei ist berechtigt,

- Anzahl und Namen der im Betrieb beschäftigten Ausländer zu verlangen,

- die Identität von Personen festzustellen sowie Fahrzeuge anzuhalten und zu überprüfen, wenn Grund zur Annahme besteht, dass es sich bei diesen Personen um ausländische Arbeitskräfte handelt,
- bei Gefahr im Verzug Ausländer für die Fremdenpolizeibehörde festzunehmen, wenn Grund zur Annahme besteht, dass diese Ausländer eine illegale Erwerbstätigkeit in Österreich ausüben oder ausüben wollen.

Tipp!

Die Auskunftspflicht des Arbeitgebers beschränkt sich auf Anzahl und Namen der am Kontrollort anwesenden (oder nicht anwesenden) im Betrieb beschäftigten Ausländer. Die Auskunftspflicht umfasst nicht den Nachweis der Identität. Aus den fremdenrechtlichen Vorschriften ergibt sich vielmehr eine persönliche Ausweispflicht des Ausländers. Die Mitteilungspflicht betrifft auch nicht konkret angetroffene Ausländer, die in keinem Beschäftigungsverhältnis zum kontrollierten Betrieb stehen.

Vorsicht!

Finanzorgane und Finanzpolizei kontrollieren manchmal in gemischten Teams Abgabenhinterziehung und illegale Ausländerbeschäftigung. Die einschreitenden Organe haben immer auch wegen Übertretung arbeits-, sozialversicherungs-, umweltschutz-, abgaben- oder gewerberechtlicher Vorschriften zu ermitteln und bei Verdacht die zuständigen Behörden zu verständigen.

Kontrolle der Entsendung von Arbeitnehmern aus dem Ausland

Beschäftigen ausländische Arbeitgeber Arbeitnehmer im Inland, müssen die Lohnunterlagen in deutscher Sprache im Inland bereitgehalten werden. Zu den Lohnunterlagen zählen jedenfalls die Arbeitszeitaufzeichnungen, Aufzeichnungen über die Tätigkeit des Arbeitnehmers (z.B. Arbeitsvertrag, Dienstzettel) sowie Lohnabrechnungs- oder -zahlungsbelege.

Werden Arbeitnehmer von Arbeitgebern aus einem anderen Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraumes oder der Schweiz nach Österreich zur Arbeitsleistung entsandt, müssen weiters folgende Unterlagen bereitgehalten werden:

- Sozialversicherungsdokument E 101/A1
- Abschrift der Meldung des nach Österreich entsandten Arbeitnehmers bei der ZKO
- Gegebenenfalls erforderliche Beschäftigungsbewilligung nach den Vorschriften des Sitzstaates des Arbeitgebers.

Diese Unterlagen sind für jeden (entsandten) Arbeitnehmer am Arbeits(einsatz)ort bereit zu halten. Wechselt der Einsatzort innerhalb des Arbeitstages, sind diese Unterlagen am ersten Einsatzort bereit zu halten. Erfolgt die Kontrolle an einem anderen Einsatzort, sind die Unterlagen innerhalb von 24 Stunden an das Kontrollorgan zu übermitteln.

Die Verpflichtung zur Bereithaltung der Unterlagen trifft den Arbeitgeber oder diejenige Person (Beauftragten des Arbeitgebers), die gegenüber den entsandten Arbeitnehmern weisungsbefugt ist (z.B. Vorarbeiter). Falls nur ein Mitarbeiter nach Österreich entsandt wird, trifft diesen die Verpflichtung.



© Foto: Bacho Foto/Fotolia.com

Foto: © TheFinaWine/Fotolia.com

Unfallzahlen mit Lkw niedriger als mit Pkw

Dass Lkw aufgrund ihrer Größe ein anderes Erscheinungsbild im täglichen Verkehr haben, als z. B. Pkw, ist offensichtlich. „Doch dass sie deshalb besonders gefährliche oder risikobehaftete Verkehrsteilnehmer sein sollen, ist nicht haltbar“, stellt Franz

Danninger, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung fest.

Faktum ist, dass gerade im Lkw-Bereich seit Jahren immer mehr und neue Assistenzsysteme verbaut und vorgeschrieben werden, die das Fah-

ren mit Lkw sicherer gestalten. Aktuelle Unfallzahlen belegen, dass der Lkw weitaus weniger in Unfälle verwickelt ist.

„Dies liegt sowohl an unseren professionellen Fahrern als auch der Fahrzeugtechnik“, so Danninger.



Moderne Gewerbeordnung: Erleichterungen für Unternehmen erreicht

Nach langem Ringen wurde die Reform der Gewerbeordnung gemeinsam mit einem Gründungspaket am 2. November 2016 im Ministerrat präsentiert.

Die Eckpunkte sind:

1. Reform des Betriebsanlagenrechts bringt schnellere und einfachere Verfahren
2. Kostenentlastung der Betriebe bei Gewerbeanmeldung
3. Erleichterungen von Neugründungen
4. E-Government wird Behördenverkehr vereinfachen
5. Ausweitung der Nebenrechte wird Grundlage für mehr Wettbewerb
6. „Höhere Berufsbildung“ soll duale Ausbildung stärken

Eckpfeiler der Reform ist der Ausbau des One-Stop-Shops für Anlagenbewilligungen.

Künftig übernimmt die Gewerbebehörde die Koordination aller Bereiche einschließlich Bau-, Wasser- und Naturschutzrecht und erlässt einen einzigen Genehmigungsbescheid. Das Problem widersprüchlicher Auflagen durch unterschiedliche Behörden wird damit wegfallen.

Der zweite Pfeiler der Reform ist die Erweiterung unternehmerischer Freiräume.

Nicht für „Alles und Jedes“ ist künftig eine behördliche Genehmigung einzuholen, sondern für Maßnahmen, die Auswirkungen auf die Umgebung haben.

Bei Klein- und Mittelbetrieben mit geringerer Umweltrelevanz wird künftig das **vereinfachte Genehmigungsverfahren** eingesetzt. Die Verfahrenskosten bei Großprojekten werden reduziert. Der Wegfall der Vorlage von Liegenschaftseigentümerverzeichnissen wird allen genehm-



migungspflichtigen Betrieben bei der Projekteinreichung zugute kommen. Investoren, die unter Zeitdruck stehen, können auf nichtamtliche Sachverständige ausweichen, wenn Amtssachverständige nicht zur Verfügung stehen. Die Erledigungsfristen werden um ein Drittel verkürzt, im ordentlichen Verfahren von sechs auf vier, im vereinfachten Verfahren von drei auf zwei Monate.

Gewerbeanmeldungen werden auf Bundesebene gebührenfrei

Die Teilgewerbe-Verordnung wird im Sinne einer Vereinfachung aufgehoben. Künftig gibt es dann nur mehr reglementierte oder freie Gewerbe. Das bedeutet: 19 Teilgewerbe, die derzeit mit Zugangsvoraussetzungen reglementiert sind, sollen frei werden. Zwei Teilgewerbe wandern zu den reglementierten Gewerben: der Erdbau, der zu den Baumeistern geht und der Huf- und Klauenbeschlag als



eigenes reglementiertes Gewerbe – jedoch mit vereinfachten Zugangsvoraussetzungen.

Zu einer deutlichen Erweiterung kommt es bei den Nebenrechten. Bei den reglementierten Gewerben auf 15 % und bei den freien Gewerben auf 30 %. Ein Tischler kann dann beispielsweise 15 % mit Fliesenarbeiten bestreiten – und umgekehrt. Ein Grafiker kann 30 % mit der Erstellung von Websites oder anderen freien Gewerben erwirtschaften. Ebenfalls im Rahmen der Neuregelung der Gewerbeordnung wurde ein Paket zur Höheren Berufsbildung angekündigt. Damit folgt Österreich dem erfolgreichen Vorbild der Schweiz und Deutschlands. Es kommt zu einer Aufwertung der

dualen Ausbildung und der Meisterprüfung. Neu sollen sogenannte Höhere Berufsprüfungen neben den bisherigen Meisterprüfungen und den Befähigungsprüfungen für geregelte Gewerbe verankert werden.

Um Unternehmen zu entlasten, wird das Unternehmensserviceportal (USP) ausgebaut – dieses soll in Zukunft alle Behördengänge integrieren.

Die Unternehmensgründung wird für Einzelunternehmen und Ein-Personen-GmbHs einfacher und zwar mit einer einheitlichen, elektronischen Abwicklung über das Portal. Sämtliche Wege von der Meldung an Sozialversicherung und Finanzamt bis zur Gewerbeanmeldung kann man an einer Stelle online erledigen.

Fachverband Güterbeförderung erweitert CMR-Angebot

Der Fachverband Güterbeförderung ist stets bemüht sein Angebot an Produkten und Dienstleistungen zu verbessern. Im Bereich der CMR-Frachtbriefe wird das Angebot wie folgt erweitert:

CMR-Frachtbrief für Laser- und Inkjet-Drucker / 4-fach-Garnitur

Durchschreibegarnitur, farblich sortiert (rosa, gelb, blau, weiß), gelocht
Vorteile:

- Kombiniert die Vorteile von Einzelgarnituren mit der rationellen Endlosverarbeitung.
- Nachträgliche Ergänzungen (handschriftlich) möglich.
- Die farblich unterschiedlichen Papiere ermöglichen eine übersichtliche Ablage / Oberblatt Laser

(weiß), Durchschrift Laser (blau), Durchschrift Laser (gelb), Durchschrift Laser (rosa).

Nutzen Sie dieses interessante Optimierungspotenzial für Ihr Unternehmen.

Mindestabnahme 1 Paket
(1 Paket = 50 Stück à 4 Blatt)
inklusive Ausfüllmaske (PDF)

Preis: 17 Euro
Paket exkl. USt./ exkl. Versand

Nebenstehend finden Sie ein entsprechendes CMR-Bestellformular! Weitere Informationen zum CMR-Frachtbriefangebot des Fachverbandes finden Sie unter: <http://tinyurl.com/jgwmxqk>

Bestellungen richten Sie bitte direkt an office@dietransporteure.at. Für Fragen steht Ihnen die Geschäftsstelle des Fachverbandes bzw. Doris Nikolaidis (doris.nikolaidis@dietransporteure.at) gerne zur Verfügung.



CMR-FRACHTBRIEFBESTELLFORMULAR

An den
Fachverband Güterbeförderung / Wiedner Hauptstraße 68, A-1040 Wien
Fax. Nr. 01/961 63 76 (oder E-Mail.: office@dietransporteure.at)

Bestseller:

Firmenname:		
Straße, Nr.		Telefon:
PLZ:	Fax:	
Ort:	E-Mail:	
Falls gewünscht: Zusendeadresse der Frachtbriefe:		

Frachtbrief - INTERNATIONAL:	Anzahl	Firmeneindruck: Ja O / Nein O
-------------------------------------	---------------	--------------------------------------

CMR- Frachtbriefe (5-Blatt Garnitur)		
CMR-Frachtbriefe mit Palettentausch (5-Blatt Garnitur)		
CMR-Frachtbriefe (4-Blatt Garnitur)		
CMR-Frachtbriefe mit Palettentausch (4-Blatt Garnitur)		
CMR-Frachtbriefe EDV (4-Blatt Garnitur)		
CMR-Frachtbriefe für Laserdrucker & InkJet (1 Packung = 200 Einzelblätter)		
CMR-Frachtbriefe für Laserdrucker & InkJet (Durchschreibegarnitur (NCR), 1 Packung = 50 Garnituren, 4-fach)		

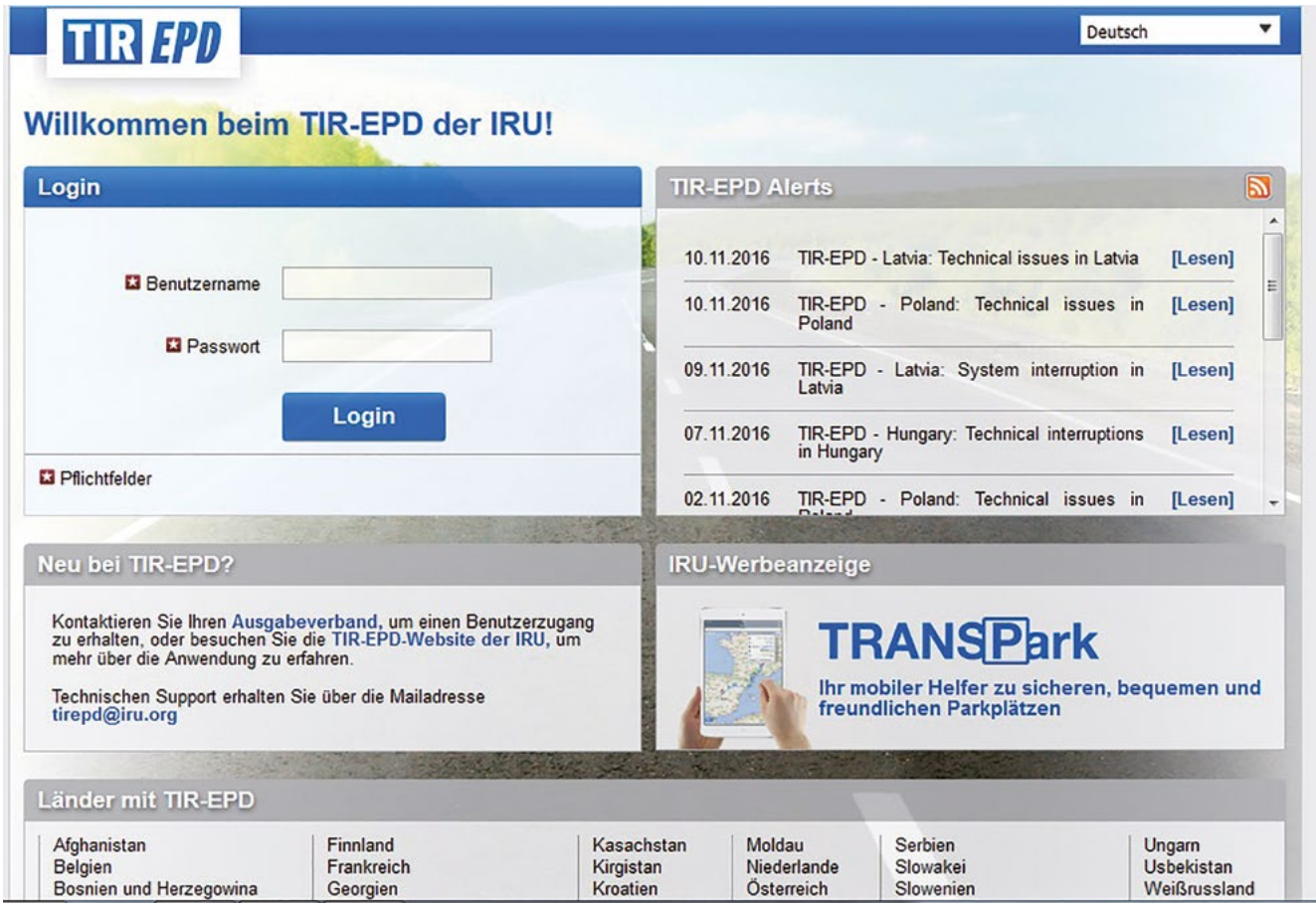
Frachtbrief - NATIONAL

Beförderungspapier 3-Blatt (zu Beförderungen im Inland)	
--	--

Abholung ☐

Versand: ☐

Unterschrift: Datum:



Verwendung von TIR EPD – GRATIS

TIR EPD ist für Carnet TIR Inhaber/Verwender in Österreich und mit 32 weiteren Staaten möglich!



Nach einer Vorgabe der Europäischen Union wird das Carnet-TIR-Verfahren (= Zollverfahren im Verkehr mit Drittstaaten) in den Mitgliedstaaten der EU **seit dem 1. Jänner 2009** im Rahmen des NCTS IT (computer-unterstützt) abgewickelt.

Mit dem neuen Programm TIR EDP können Sie – als CARNET-TIR-Verwender – dieser Verpflichtung gratis, via Online-Zugang, einfach und unkompliziert nachkommen!

Vorteile der TIR-EPD-Applikation der IRU

- Die TIR-EPD-Applikation ermöglicht TIR-Inhabern ihre elektronischen Vorausanmeldungen gratis an die Zollbehörden in mittlerweile 33 Ländern zu senden.
- Mittels TIR-EPD-System können die Zollbehörden bestätigen, dass die Vorausanmeldung übermittelt wurde und das Carnet TIR gültig ist. Dieser Datenaustausch erleichtert die vorangehende Risikoanalyse und ermöglicht so einen einfachen, sicheren und raschen Grenzübertritt.

Für den Transportunternehmer bietet die TIR-EPD-Applikation folgende Vorteile:

- Gratisservice (Anmeldung, Handhabung)
- Vertrauliche Behandlung der Handelsdaten
- Zugriff durch Internetverbindung von überall möglich (Büro, PC, Laptop)
- Mehrsprachige Programmoberfläche (DEUTSCH, englisch, französisch, russisch)
- Die Carnet-TIR-Inhaber sollen die Möglichkeit erhalten, künftig mit allen EU-Zollbehörden zu kommunizieren.

Anmeldung:

Um sich bei TIR EPD anzumelden, wenden Sie sich bitte an die AISÖ-Ansprechperson:

Christian Brandejsky – office@aisoe.at bzw. christian.brandejsky@dietransporteure.at

Die TIR-EPD-Applikation kann für die Voranmeldung bei den Eingangs- und Bestimmungszollämtern in 33 Staaten benutzt werden (das System wird ständig erweitert).

Zurzeit kann die TIR-EPD-Lösung in folgenden Ländern angewendet werden:

Afghanistan, Belgien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Iran, Italien, Kasachstan, Kirgistan, Kroatien, Lettland, Litauen, Mazedonien, Moldawien, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Russland, Serbien, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Usbekistan, Weißrussland.

Systemfunktionen:

Das IRU-Programm steht in ver-

schiedenen Sprachen (Deutsch, Französisch, Englisch etc.) zur Verfügung. Sie können sich mit Ihren Zugangsdaten auf der Internetseite anmelden und die gewünschte Sprache auswählen.

Das Programm wird anschließend in der ausgewählten Sprache angezeigt. Nach der Registrierung können die TIR-Daten über das TIR-EPD-Programm an das EU-Zollamt übermittelt werden.

Weitere Informationen:

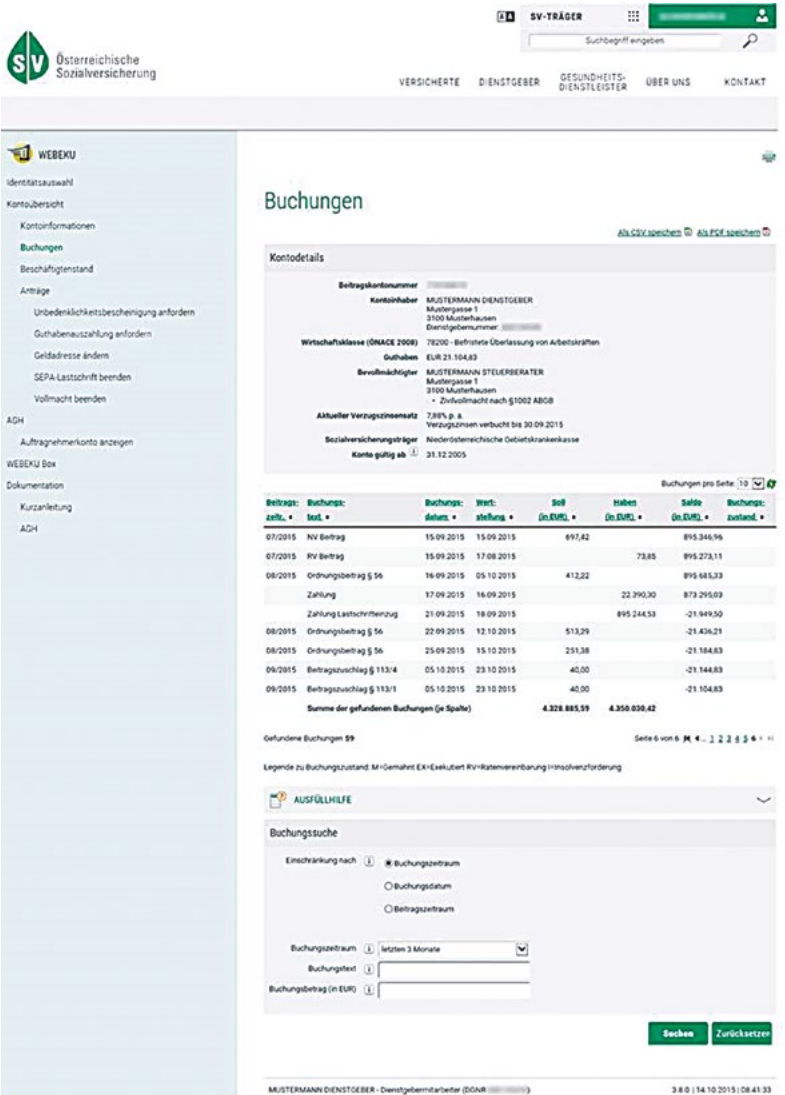
Weitere Informationen finden Sie auf <http://tinyurl.com/howf3dv>

Praktisches Tool im SV-Bereich

Bisher war es für Subunternehmer/Auftragnehmer nur unter hohem bürokratischen Aufwand möglich, eine Bestätigung der GKK (vor Arbeitsbeginn) für alle Dienstnehmer zu erlangen, die zur Auftragserfüllung eingesetzt wurden. Die Werkverträge im Baugewerbe sehen oft eine entsprechende Klausel vor, wonach der Subunternehmer alle GKK-Bestätigungen vorlegen muss. Gerade bei der Übernahme inländischer Werk-/Subaufträge bedeutet dies eine zusätzliche Belastung für die Unternehmen.

Seit Anfang Oktober gibt es dafür eine Lösung: Über WEBEKU können Einzelbestätigungen rasch und unkompliziert abgefragt werden – die Abfrage erfolgt unbürokratisch nach SV-Nummern. Der Zugriff kann orts- und zeitunabhängig erfolgen, die Daten werden laufend aktualisiert. Für die Benutzung ist eine Authentifizierung via Handy-Signatur/Bürgerkarte oder mit Zugangsdaten des Unternehmensserviceportals (USP) erforderlich.

Weitere Informationen finden Sie unter: <http://tinyurl.com/hrm6sfk>



Risikoeinstufung und Verkehrsunternehmensregister

Seit 3. Februar 2014 ist in Österreich zur Umsetzung von EU-Vorgaben das Verkehrsunternehmensregister in Betrieb. Dieses Web-basierte Register wurde beim Bundesrechenzentrum eingerichtet. Der Zugriff ist je nach Nutzergruppe geregelt.

Ein in der Praxis unwesentlicher Teil des Verkehrsunternehmensregisters ist auch öffentlich zugänglich über <http://vur.bmvit.gv.at>. Dort ist nur das Verzeichnis aller konzessionierten Unternehmen nach dem Güterbeförderungsgesetz, nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz und dem Kraftfahrliniengesetz enthalten. Werkverkehrsunternehmen scheinen daher in diesem öffentlichen Teil generell nicht auf!

In sich hat es hingegen der nicht öffentliche Teil, der auch für die betroffenen Unternehmen nicht zugänglich ist:

- Dort werden rechtskräftige Verwaltungsstrafen gesammelt und gespeichert, quasi ein zentrales „Sündenregister“ von Unternehmen.
- Das Register nimmt – automatisiert – auch eine Risikoeinstufung der Unternehmen vor – eh man sich’s versieht, kann man so zum „Hochrisikounternehmen“ werden!
- Im nicht öffentlichen Teil des Verkehrsunternehmensregisters werden praktisch alle Unternehmen erfasst, die im Wirtschaftsverkehr auf der Straße tätig sind, also vor allem auch alle Werkverkehrsunternehmen; ausgenommen ist praktisch nur der Berufsverkehr mit Pkw abseits gewerbmäßiger Beförderungen von Personen und Gütern.

Zugriff haben primär die Bezirksverwaltungsbehörden, die Ämter der Landesregierungen und das Verkehrsministerium. Diese nehmen auch die Eintragungen in das Re-

gister vor. Derzeit werden Verstöße gegen die EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr erfasst (Lenk- und Ruhezeiten sowie die Vorschriften im Zusammenhang damit, wie etwa die Handhabung des Kontrollgerätes). Deshalb ist das Register derzeit bereits Informationsgrundlage auch für die Arbeitsinspektionen: „Hochrisikounternehmen“ werden schwerpunktmäßig kontrolliert!

Damit Unternehmen Auskunft über die dort über sie gespeicherten Informationen erhalten, müssen sie eine Anfrage an die für ihren Unternehmenssitz zuständige Bezirksverwaltungsbehörde stellen (Bezirkshauptmannschaft oder Bundespolizeidirektion).

Ausblick

Künftig wird das „Sündenregister“ ausgeweitet auch auf kraftfahrrechtlichen Verstöße bei Kfz-Technik,

Führerschein und bei der Beladung. Auch Verstöße bei Gefahrguttransporten und beim Tiertransport kommen mit in den maßgeblichen Deliktskatalog. Dazu wird künftig auch die Polizei Zugriff erhalten. Dann werden auch bei Straßenkontrollen die im Verkehrsunternehmensregister mit hohem Risiko eingestuft Unternehmen schwerpunktmäßig kontrolliert werden.

Zu „guter“ Letzt werden nach EU-Vorgaben künftig ab bestimmten Verstößen gegen verantwortliche Geschäftsführer von „Hochrisikounternehmen“ sogar behördliche Verfahren zur Aberkennung der Zuverlässigkeit eingeleitet werden müssen!

Die WK-Organisation fordert deshalb Änderungen des Gesamtsystems:

- Kurzfassung der wesentlichsten Änderungsforderungen der WKO



1. Welche Verwaltungsstrafen führen zu Eintragungen im Risikoeinstufungssystem von Unternehmen nach § 103c KFG?

Das Risikoeinstufungssystem von Unternehmen nach § 103c KFG berücksichtigt derzeit

- rechtskräftige Verwaltungsstrafen gegen Lenker nach dem KFG!
- wegen Verstößen nach Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG,
- (bis 31. Dezember 2016: Fassung RL 2009/5/EG; ab 1. Jänner 2017: Fassung VO (EU) 2016/403),
 - gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder
 - gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder
 - gegen das AETR (Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals).

Verständlich formuliert sind das rechtskräftige Verwaltungsstrafen gegen Lenker wegen Verstöße gegen die Sozialbestimmungen im Straßenverkehr, kurz zusammengefasst die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Vorschriften im Zusammenhang damit, wie etwa die Handhabung des Fahrtschreibers.

Für Unternehmen ist weder die Information über Eintragungen in das Risikoeinstufungssystem noch sind für Unternehmen Rechtsmittel dagegen vorgesehen!

Die rechtskräftigen Verwaltungsstrafen gegen Lenker nach dem KFG wegen Verstößen gegen die Sozialbestimmungen im Straßenverkehr führen also direkt zur Be-

lastung der Risikoeinstufung von Unternehmen!

- Die Lenker haben derzeit nach dem Verkehrsrecht allerdings keine Verpflichtung zur Information des Unternehmens.
- Rechtsmittel gegen Strafbescheide, um zu verhindern oder zumindest zu verzögern, dass sie rechtskräftig werden, stehen nur dem Lenker selbst und nicht dem Unternehmen zu.
- Die Unternehmen müssen daher derzeit nach dem KFG über solche Eintragungen nicht informiert werden – weder von der zuständigen Behörde noch vom Lenker!
- Die Unternehmen haben selbst auch keinerlei Rechtsmittel, um gegen solche Eintragungen zu ihren Lasten vorzugehen!

2. Die Berechnung des individuellen Risikowertes eines Unternehmens

2.1 Bei der Risikoeinstufung von Unternehmen nach § 103c KFG ist zu berücksichtigen:

Anzahl der Verstöße der Lenker (rechtskräftige Bestrafungen der Lenker nach dem KFG)	Es muss jeder Verstoß einzeln nach seiner Schwere und nach seinem Zeitpunkt berücksichtigt werden. o Wie schwer ein Verstoß ist, ist festgelegt in Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG
Schwere der Verstöße der Lenker (rechtskräftige Bestrafungen der Lenker nach dem KFG)	Multiplikationsfaktor: o Sehr schwer: 40 o schwer: 10 o Geringfügig: 1
Zeitfaktor der Verstöße der Lenker (Zeitpunkt der bestraften Verstöße der Lenker nach dem KFG)	Multiplikationsfaktor zur absteigenden Gewichtung, je länger ein Verstoß zurückliegt: o im letzten Jahr: 3 o im vorletzten Jahr: 2 o im vorvorletzten Jahr: 1 (länger zurückliegende Verstöße werden nicht berücksichtigt)
Anzahl der Kontrollen aller Lenker des Unternehmens	in den letzten drei Jahren, auch hier wird der konkrete Zeitpunkt jeder Kontrolle berücksichtigt, die Gewichtung der Kontrollen bleibt über die Dauer der Berücksichtigung von 3 Jahren unverändert.

2.2 Berechnung des individuellen Risikowertes eines Unternehmens

Anzahl Verstoß	Mal-Faktor für die Schwere des Verstoßes	Mal-Faktor für die Zeitdauer, die der Verstoß zurückliegt	= Risikowert des einzelnen Verstoßes	Dividiert durch die Anzahl der Kontrollen in den letzten 3 Jahren	= Individueller Risikowert des Unternehmens
Beispiel:					
1	40 (Sehr schwerer Verstoß)	3 (Verstoß im vorletzten Jahr)	80		
1	10 (Schwerer Verstoß)	3 (Verstoß im letzten Jahr)	30		
Summe der Risikowerte aller Verstöße in den letzten 3 Jahren			110	2	55

Der individuelle Risikowert des Unternehmens ändert sich also:

- Bei jeder Kontrolle der Lenker des Unternehmens (Datum der Kontrolle)
- Bei jeder Eintragung einer rechtskräftigen Bestrafung eines Lenkers des Unternehmens wegen eines Deliktes nach Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG (wird erst bei Rechtskraft einer Verwaltungsstrafe berücksichtigt, aber mit dem Datum des Verstoßes)
- Durch Verstreichen der Zeit,
 - weil die Gewichtung der Verstöße nach einem und zwei Jahren jeweils reduziert wird und jeder Verstoß nach Ablauf von drei Jahren überhaupt aus dem System herausfällt und
 - weil eine Kontrolle nach Ablauf von drei Jahren aus dem System herausfällt, bis dahin aber voll zählt, auch wenn dabei kein Verstoß festgestellt wurde.

2. Die Risikoeinstufung eines Unternehmens

- ergibt sich aus der Relation des individuellen Risikowertes des Unternehmens zu den Risikowerten aller im Risikoeinstufungssystem erfassten Unternehmen:

Hohe Risikoeinstufung	Im Bereich der oberen 20 % aller erfassten Unternehmen
(ohne Bezeichnung)	Im Bereich dazwischen
Geringe Risikoeinstufung	Im Bereich der unteren 30 % aller erfassten Unternehmen

- ist nicht überprüfbar, da Referenzwerte für die Einstufung nicht veröffentlicht werden (z. B. Risikowerte für die Grenze zu den „schlechtesten“ 20 % sowie den „besten“ 30 %)
- ändert sich zwangsweise laufend, weil systembedingt zusätzliche Ergebnisse der Kontrollen von Unternehmen hinzukommen; daher ändert sich die Relation zur Risikoeinstufung aller Unternehmen, ohne dass sich der individuelle Risikowert des Unternehmens selbst ändert.

4. Welche Folgen hat eine schlechte Risikoeinstufung meines Unternehmens?

- Derzeit hat eine hohe Risikoeinstufung eines Unternehmens „nur“ die Folge einer strengeren und häufigeren Kontrolle durch die Arbeitsinspektion.
 - Künftig werden Fahrzeuge des Unternehmens dadurch aber auch verstärkt bei Straßenkontrollen überprüft.
- Und letztlich droht verantwortlichen Geschäftsführern künftig ein behördliches Verfahren zur Aberkennung der Zuverlässigkeit! Das kann in vielen Tätigkeitsbereichen des Unternehmens und Lebensbereichen der betroffenen Person schwerwiegende Folgen haben.

5. Wie erfahre ich die Risikoeinstufung meines eigenen Unternehmens?

- Es gibt keine aktive Informationspflicht für die Behörden, weder bei Eintragung einer rechtskräftigen Bestrafung eines Lenkers zu Lasten des Unternehmens, noch wenn ein Unternehmen dadurch z. B. in die Gruppe der „Hochrisikounternehmen“ fällt.
 - Im schlechtesten Fall erfährt man von der hohen Risikoeinstufung des eigenen Unternehmens durch eine unangekündigte Kontrolle des Arbeitsinspektors.
 - Die eigene Risikoeinstufung im Verkehrsunternehmensregister nach § 103c KFG muss jedes Unternehmen mit einer individuellen Anfrage an die Bezirksverwaltungsbehörde erfragen.
- Bei Problemen, von der Behörde vollständige Informationen zu erhalten, kann diese Anfrage nach § 103c KFG mit einer Anfrage nach § 26 Datenschutzgesetz (DSG) verbunden werden:
 - Formlose persönliche Anfrage des jeweiligen Geschäftsführers für jedes einzelne Unternehmen, das vom Verkehrsunternehmensregister/Risikoeinstufung betroffen sein könnte,
 - an die für den Sitz des Unternehmens zuständige Bezirksverwaltungsbehörde,
 - schriftlich per Post inkl. persönlicher Unterschrift im Auskunftsersuchen und Kopie des Reisepasses als Nachweis der persönlichen Identität.
 - Die Auskunft muss einmal jährlich gratis und innerhalb von 8 Wochen erteilt werden.
 - Ohne fristgerechte Auskunft ist eine Beschwerde an die Datenschutzkommission möglich.
 - Ein Muster für eine derartige Anfrage finden Sie auf der nächsten Seite!

Weitere Informationen als Download:

- Kurzinformation mit verständlicher Aufbereitung des Gesamtsystems Verkehrsunternehmensregister/Risikoeinstufung
 - WKO-Merkblätter zu den Lenker-Arbeitszeiten: <http://tinyurl.com/jj334z5>
 - EU-Deliktskatalog für Eintragungen in das Verkehrsunternehmensregister aufgrund von Verstößen gegen die EU-Sozialvorschriften:
 - gültig bis 31.12.2016
 - gültig ab 01.01.2017
- Muster für die Anfrage eines Unternehmens um Auskunft zum Verkehrsunternehmensregister/zur Risikoeinstufung



Ersuchen um Auskunft gemäß § 103c KFG und gemäß § 26 DSG 2000

Absender:

... Name ...
... Straße ...
... Postleitzahl, Ort ...

An:
Bezirkshauptmannschaft/Bundespolizeidirektion
... Name ...
... Straße ...
... Postleitzahl, Ort ...

... Ort, Datum ...

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit ersuche ich um Auskunft gemäß § 26 Datenschutzgesetz 2000 (DSG 2000) sowie nach § 103c Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967) über alle zu meiner Person sowie zu meinem Unternehmen, der Firma, ... *vollständiger Name und Sitz der Firma* ... im Zusammenhang mit dem Verkehrsunternehmensregister, dem Risikoeinstufungssystem sowie der Kontrolldatenbank gespeicherten Daten.

Mein Ersuchen betrifft also insbesondere alle Daten im Zusammenhang mit der Umsetzung der Verordnung (EU) 1071/2009, des § 24a Güterbeförderungsgesetz, des § 18a Gelegenheitsverkehrsgesetz, des § 4a Kraftfahrlineiengesetz und/oder des § 103c Kraftfahrzeuggesetz.

Ich ersuche weiters um Auskunft über den logischen Ablauf einer automatisierten Entscheidungsfindung insbesondere im Hinblick auf die Risikoeinstufung (§ 49 Abs. 3 DSG 2000).

Bitte erteilen Sie mir auch Auskunft über Ihre Dienstleister.

Als Beweis meiner Identität lege ich eine Kopie eines amtlichen Lichtbildausweises bei.

.....
(Unterschrift)

Beilage:
Kopie meines ... Reisepasses/anderen amtlichen Lichtbildausweises ...

Herzliche Glückwünsche!



Sebastian Rohrer-Pucher hat am 29. Oktober 2016 das Licht der Welt erblickt und ist bereits ein Fan von Friends on the Road. Die Fachgruppe gratuliert den stolzen Eltern und vor allem seiner Mama, Isabella Rohrer-Pucher im Ausschuss der Fachgruppe Güterbeförderung, sehr herzlich und wünscht das Allerbeste.



BAUEN MIT DER SICHERHEIT EINES ERFAHRENEN TEAMS

- Transporte
- Baumeisterarbeiten
- Erdbau
- Steinbruch
- Schotterwerk

- Baggerarbeiten
- Betontransporte
- Baumaschinenverleih
- SB-Dieseltankstelle



www.trippl.com

8605 Kapfenberg | Winklerstraße 74 + 54
Tel.: 03862/22 384 | Fax: 03862/23 855 | office@trippl.com

Österreifen GmbH
Waltenbachstraße 6
8700 Leoben
Tel.: +43 680 507 98 34
kontakt@osterreifen.com



WWW.OSTERREIFEN.COM

Cordiant PROFESSIONAL 15
RELIABLE TECHNOLOGY FOR EFFICIENT LOGISTICS

DR1 Professional

- Erhöhte Reißfestigkeit und Widerstandsfestigkeit des Stoßfängers
- Einsatz auch in anspruchsvollsten Bedingungen
- Neuer Wulstaufbau – hexagonaler Wulstkern

**DER PREIS ÜBERRASCHT,
DIE QUALITÄT ÜBERZEUGT**



Förderung für das Kleintransportgewerbe und den Werkverkehr für Fahrzeuge bis 3,5 t hzG

Ob Schwertransporter, Taxis oder Stadt- und Linienbusse, die Feinstaubbekämpfung im Verkehr scheint auf Kurs zu sein. Die Landesförderung zur Anschaffung von Euro-6-Kleintransportern bis 3,5 Tonnen hzG wurde nochmals bis Ende 2016 verlängert.

„1,5 Millionen Euro sind seit 2011 in die Förderungen neuer Lkw geflossen, die Erneuerung der Taxiflotte wurde mit 300.000 Euro unterstützt, zum Tausch der Busse haben wir 500.000 Euro aus Feinstaubmitteln beigesteuert“, zieht Umweltlandesrat Gerhard Kurzmann Bilanz im Kampf gegen den Feinstaub. Gerhard Schauerl, Obmann-Stv. für das Güterbeförderungsgewerbe, honoriert den finanziellen Schulterschluss, den das Land Steiermark mit der Branche gesetzt hat, fügt jedoch hinzu: „Das Fahrverbot für die älteren Lkw der Klassen Euro 0 bis Euro 2 hat die Unternehmer enorm unter Druck gesetzt, ihre Fuhrparks zu erneuern. Wir dürfen nicht vergessen, der Kaufpreis für einen modernen Lkw liegt bei rund 90.000 Euro und darüber. Der finanzielle Kraftakt war nur mit der Landesförderung zu schaffen.“ Das

Ergebnis kann sich dafür sehen lassen. Nicht weniger als 336 hochmoderne, emissionsarme Lkw über 7,5 t hzG konnten im Zuge der Initiative in den Verkehr gebracht werden.

Die Sparte Transport und Verkehr, insbesondere die Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe, konnte beim Land Steiermark heuer erneut ein Fördervolumen von 300.000 Euro erwirken. Dass der Fördertopf neuerlich mit 300.000 Euro gespeist wurde, bedeutet nicht nur 150 neue Fahrzeuge, sondern auch eine gelungene Premiere für den Kleintransport. Denn erstmals wird auch diese Fahrzeugklasse gefördert.

Die Förderung ist noch bis Ende 2016 gültig!

Gefördert wird der Ankauf von Lkw bis zu 3,5 t hzG der Euro-Klasse-6

oder alternativbetriebene Fahrzeuge für den Werkverkehr bzw. für das Güterbeförderungsgewerbe bei gleichzeitiger, dauerhafter Abmeldung eines Lkws bis 3,5 t hzG der Euro-Klasse-3 bzw. niedriger (An- und Abmeldung müssen die selbe Zulassungsspezifikation haben – 19 für Werkverkehr bzw. 20 für Güterbeförderung). Pro Unternehmen sind maximal drei Fahrzeuge mit je 2.000 Euro förderbar.

Die Abwicklung der Förderung erfolgt ausschließlich über die Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe:

Alle Infos: Pamela Prinz, Tel. 0316/601-638, M. befoerderung.gueter@wkstmk.at Die Förderrichtlinien und das Ansuchen stehen auch als Download zur Verfügung: www.wko.at/stmk/transporteure.

Die Spritspartrainings-Förderaktion für Lenkerinnen und Lenker von Lkw über 3,5 t hzG geht in die Verlängerung

Die Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe konnte bei der Steiermärkischen Landesregierung eine Aufstockung der Förderung von Spritspartrainings erwirken, die auch auf das C95-Modul angerechnet werden kann.

Die Förderansuchen können wie bisher Unternehmer (KMU) mit steiri-

schem Standort stellen, die die Spritspartrainings bei einem steirischen Aus- und Weiterbildungsinstitut mit einem klima:aktiv-mobil-zertifizierten Trainer im firmeneigenen Lkw absolvieren.

Die Abwicklung der Förderung erfolgt ausschließlich über die Fach-

gruppe für das Güterbeförderungsgewerbe: Alle Infos rund um die Förderung:

Pamela Prinz, Tel. 0316/601-638, M. befoerderung.gueter@wkstmk.at. Die Förderrichtlinie mit den Details und der Höhe der Förderung sowie das Ansuchen selbst können Sie bei der Fachgruppe erfragen bzw. erwerben.

Interaktiver Mitglieder-Dialog „Wirtschaft sind wir alle“ Ergebnisse liegen vor



Der interaktive Mitglieder-Dialog der WKO „Wirtschaft sind wir alle“ wurde vor einigen Wochen abgeschlossen. Alle Mitglieder der WKO waren eingeladen, sich daran zu beteiligen und die Top-Forderungen der Wirtschaftskammer für ein unternehmerfreundliches Österreich und gegen wirtschaftsfeindliche Rahmenbedingungen zu priorisieren und zu bewerten. Auch die Sparte Transport und Verkehr hat sich daran beteiligt. Hier informieren wir über die wichtigsten Ergebnisse:

Zur Bewertung und Priorisierung standen 70 Prioritäten des interessenpolitischen Programmes der WKO „Zukunft | Wirtschaft. Standort Österreich 2015–2020“. Zusätzlich wurden von der Sparte Transport und Verkehr und den sechs weiteren Sparten spezifische Forderungen eingebracht. Insgesamt wurden damit sieben parallele Diskussionen geführt.

Starkes Signal durch Teilnehmerzahlen und Bewertungen

In Summe haben sich 1 400 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus ganz Österreich und aus allen Sparten registriert und an den Diskussionen teilgenommen. Von den Unternehmerinnen und Unternehmern wurden insgesamt 13.380 Bewertungen und Priorisierungen zu den Forderungen abgegeben und mehrere hundert zusätzliche Kommentare und Anregungen gemacht. „Wirtschaft sind wir alle“ ist damit eine der erfolgreichsten, interaktiven Diskussionsformate, die in Österreich je stattgefunden haben.

Hoher Zustimmungsgrad zu Forderungen

Von insgesamt 13.380 Bewertungen zu einzelnen Forderungen fallen

11.725 in die Kategorie „sehr wichtig“. Dies entspricht einer sehr hohen Zustimmungquote von 87,6 Prozent. Die **Zustimmungsquote** in der Diskussion der Sparte Transport und Verkehr lag bei den Spartenforderungen bei insgesamt **86,56 Prozent** (Anteil sehr wichtig), im allgemeinen Teil in derselben Kategorie bei 90 Prozent. Dieser hohe Anteil verdeutlicht, dass die von der Sparte Transport und Verkehr aufgestellten Forderungen von der großen Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer als prioritär für den Verkehrs- und Wirtschaftsstandort gesehen werden

Die wichtigsten Themen der Sparte Transport und Verkehr

In der Diskussion der Sparte Transport und Verkehr erzielten nach-



stehende Forderungen die meisten Stimmen (Spartenforderungen und Forderungen aus dem WKO-Standortprogramm):

Top 10 der Sparte Transport und Verkehr

Rang/Forderung

- 1 Abbau von administrativen Belastungen in der Verkehrswirtschaft
- 2 Keine flächendeckende Maut
- 3 Investitionsfreibetrag einführen
- 4 Vereinfachung und praxisnahe Gestaltung der Berufskraftfahreraus- und Weiterbildung
- 5 Grenze für geringwertige Wirtschaftsgüter auf 1 500 Euro anheben
- 6 Degressive Abschreibung für Abnutzung (Afa)

- 7 Sicherstellung von Ausbau und Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur sowie deren effiziente Nutzung
- 8 Arbeitszeit flexibilisieren und Lösungen auf betrieblicher Ebene stärken
- 9 Gründungen vereinfachen, Betriebsnachfolgen erleichtern
- 10 Förderung nach energieeffizienten und schadstoffarmen Antriebstechnologien

Die Top Themen aus „Zukunft | Wirtschaft“ insgesamt

Werden die Ergebnisse aller sieben Spartendiskussionen zu den 70 Prioritäten aus „Zukunft | Wirtschaft“ zusammengerechnet, ergibt sich folgendes Bild. Die „Top-5“ Themen der Unternehmerinnen und Unternehmer sind:

- 1. Anhebung der Grenze auf gering-

- füge Wirtschaftsgüter von 400 Euro auf 1 500 Euro
- 2. Einführung eines Investitionsfreibetrages
- 3. Arbeitszeiten flexibilisieren und Lösungen auf betrieblicher Ebene stärken
- 4. Prinzip „Beraten statt Strafen“ verankern
- 5. Degressive Abschreibung für Abnutzung (Afa) ermöglichen

Ausblick und Umsetzung

Ihr Standpunkt ist unser Handlungsauftrag. Wir werden die Ergebnisse der E-Partizipation in unsere Schwerpunktsetzung aufnehmen und gegenüber politischen Entscheidungsträgern, dem Sozialpartner-Gegenüber und in der Öffentlichkeit mit Nachdruck vertreten. Die Ergebnisse der E-Partizipation sind im Detail unter www.wirtschaft-sind-wir-alle.at abrufbar.



Foto: cbrudachon/Fotolia.com

Foto: cbrudachon/Fotolia.com



FV-Projekt Benchmark
Bitte um Unterstützung

Umfrage zur Entwicklung einer Benchmark-Plattform für Straßengütertransport

Die österreichischen Gütertransport- und Speditionsunternehmen sind aktuell mit der Situation konfrontiert, dass sie

- 1. zahlreiche Daten an die Statistik Austria zu vorgegebenen Terminen, verpflichtend, mit hohem Zeitaufwand verbunden und ohne direkt feststellbaren Nutzen liefern müssen,
- 2. diese Daten gleichzeitig eine Fülle von wichtigen Auskünften über betriebswirtschaftliche Optimierungspotenziale erlauben,
- 3. dieser Effekt noch stärker ist, wenn Vergleiche mit anderen Unternehmen der Branche ermöglicht werden.

Diese derzeit zahlreichen automatisiert (nutz-)fahrzeugseitig generierten und gesammelten Daten wollen wir mit Hilfe einer Benchmark-Plattform für Sie nutzbar machen (im Sinne der oben genannten Aufzählungspunkte). Eine solche Plattform wird beispielsweise seit einigen Jahren er-

folgreich in der Seilbahnbranche eingesetzt. Betriebsvergleiche (= Benchmarking) sind ein häufig genutztes Instrument für Controlling und Qualitätsmanagement.

Wie messen Sie Erfolg in Ihrem Unternehmen?

Wir entwickeln in einem Projekt eine Online-Benchmark-Plattform, die Sie als Unternehmer in die Lage versetzt, auf Grundlage der (nutz-)fahrzeugseitig generierten sowie betriebswirtschaftlich erhobenen Daten,

- Ihnen zusätzliche betriebswirtschaftliche Auskünfte über Ihr Unternehmen zu geben,
- mit Branchen-, Regions- oder sonstigen Benchmarks vergleichen zu können oder
- Best-Practice-Beispiele zu erhalten.

Ziel des Projektes ist es, Nutzen für Ihr Unternehmen zu schaffen. Deshalb wollen wir Sie von Anfang an einbinden und Ihren Wünschen und Anregungen ein offenes Ohr bieten.

Zentral sind für uns folgende Fragen:

- Welche Benchmark-Informationen sind für Sie bzw. Ihr Unternehmen wichtig?
- Welche unternehmensinterne Daten werden bereits erfasst und wie?

Bitte beantworten Sie diese Fragen in unserer Online-Befragung und helfen Sie mit, ein für die Branche interessantes und wichtiges Tool zu entwickeln: <http://benchmark.dietransporteure.at/index.php/295994?lang=de>

Die Befragung erfolgt anonym und unter Wahrung des Datenschutzes.

Bei Fragen und Anmerkungen zum Projekt Benchmark-Plattform und zur Umfrage stehen Ihnen gerne der Fachverband Güterbeförderungsgewerbe (Tel. 01 961 63 63, office@dietransporteure.at) und der Fachverband Spedition und Logistik (Tel. 05 90 900 3252, spediteure@wko.at) zur Verfügung.



Gratulation

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

Michael Blematl | 8563 Oberwald
Robin Fischer | 8142 Dietersdorf
Manuel Karl Großschedl | 8151 Altreitereg
Andreas Hacker | 8580 Köflach
Ing. Christopher Herunter | 8521 Wettmannstätten
Enes Karasuljić | 8010 Graz
Dajana Lazić | 8010 Graz
Kevin Werner Pirker | 8933 St. Gallen
Gabriele Schermann | 9020 Klagenfurt
André Axel Ludwig Schröder | 8541 Schwanberg
Ulrich Tödtling | 8162 Passail
Kerstin Angela Wilfling | 8200 Gleisdorf
Jörg Weber | 8584 Hirschegg-Pack



Foto: WKO (oben); Spedesign1/Fotolia.com

Foto: © Maksim Pasek/Fotolia.com

Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe in der Steiermark



Frühjahr 2017

**Fachkurs
Vorbesprechung**
25. Jänner 2017

**Fachkurs
Termin**
6. März bis 24. März 2017
Ort: Wifi Graz

Schriftliche Prüfung

Termin: 18. April 2017
Ort: Amt der Stmk. Landesregierung,
1. Stock rechts, Großer Saal,
8010 Graz, Burggasse 13

Mündliche Prüfung

Termin: 26./27./28. April 2017
Ort: Wirtschaftskammer Steiermark,
4. Stock, Zi-Nr. 430, 8010
Graz, Körblergasse 111–113

Anmeldungen zur Prüfung sind spätestens 6 Wochen vor dem jeweiligen Prüfungstermin beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 13 Wirtschaft, Tourismus, Sport, 8020 Graz, Nikolaiplatz 3, einzubringen.

*Den Anmeldungen zu den Prüfungen
sind anzuschließen:*

- allfällige Anträge auf Ausstellung von Bescheinigungen gemäß § 14 BZP-VO samt den hierfür erforderlichen Unterlagen oder bereits ausgestellte derartige Bescheinigungen,
- Urkunden zum Nachweis des Vor- und Familiennamens.

Kaufmännische Vorbereitung

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

Schwerpunkte der Ausbildung

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

Transportrecht



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

Das Aufgabenfeld umfasst folgende Bereiche:

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

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

Nähere Informationen finden Sie unter:
www.transportrecht.at

Dr. Dominik Schärmer
Rechtsanwalt
Ungargasse 15/5
1030 Wien

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

Dr. Dominik Schärmer
RECHTSANWALT



Tanken, sparen, kontrollieren, profitieren

EINE KARTE, VIELE VORTEILE

Die euroShell Card bietet neben einem umfangreichen Akzeptanznetz, hohen Sicherheitsstandards und individuellen Services auch zahlreiche Verwaltungsfunktionen für professionelles und effizientes Fuhrparkmanagement. Fuhrparkmanager überblicken und steuern sämtliche Kartenaktivitäten online, erhalten Alarmmeldungen bei Missbrauch und haben stets den Überblick über Treibstoffverbrauch und -ausgaben des Fuhrparks. Die euroShell Card ermöglicht damit ein sicheres Kostenmanagement bei reduziertem Verwaltungsaufwand.

Registrieren Sie sich für die euroShell Card auf www.euroshell.at



Geballtes Wissen unter einem Dach

Mit Alltrucks bietet AMS nun auch das beste Full-Service-Werkstatt-konzept 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-Werkstattssystem 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.

Ihr Alltrucks Service-Partner:
Kompetent, zuverlässig,
flexibel.

Ihre Vorteile auf einen Blick

- Alle Marken – alle Leistungen
- Hohe Service-Qualität
- Diagnose und Reparatur
- Kompetente Beratung
- Europaweites Netzwerk

24 - h - Service
Kostenfreie Notrufnummer:
00800 46 86 50 33
Service verfügbar in
Österreich, Deutschland und der Schweiz



ALLTRUCKS

TRUCK & TRAILER SERVICE

KNORR-BREMSE

BOSCH



Profitieren Sie von der neuen Partnerschaft und genießen Sie deren Vorzüge 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.

AMS

AUTOMOTIVES & INDUSTRIES

Rudolf-Diesel-Straße 3; A-8141 Premstätten
Tel.: +43 3136 / 503 - 0 Fax: +43 3136 / 503 - 111
Email: office@amskfz.at

Wir bieten Ihnen:

- Allgemeine Werkstätte
- Bremsendienst
- Einspritz- & Hochdruckpumpen
- Turbolader
- Gelenkwellen
- ZF - Kundendienst
- Standheizungen / Klimaanlage
- §57a - Überprüfungen
- Lärmarm- Überprüfungen
- Ladebordwand - Überprüfungen

ALLTRUCKS
TRUCK & TRAILER SERVICE



KNORR-BREMSE



BOSCH



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.

Sozialpartner einigen sich auf neuen KV im Transportgewerbe

Utl.: vida-Delfs/Transporteure-Danninger: Plus 2,7 Prozent auf KV-Löhne - Heutiger Abschluss zeigt Willen zur Gestaltung und zur Problemlösung =

Wien (OTS/ÖGB) - „Mit dem heutigen Abschluss der Kollektivvertragsverhandlungen im konzessionierten Güterbeförderungsgewerbe im Arbeiterbereich für die rund 45.000 LKW-Fahrer in Österreich sind den Sozialpartnern ein bedeutender Schritt für mehr Rechtssicherheit für Unternehmer sowie auch Verbesserungen der Rahmenbedingungen für Beschäftigte gelungen“, freut sich Franz Danninger, Obmann des Fachverbands Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ). ++++

Konkret einigte man sich auf eine 2,7-prozentige Erhöhung auf KV-Löhne, KV-Zulagen und Lehrlingsentschädigungen, sowie u. a. rahmenrechtliche Verbesserungen, beispielsweise in Form der Anrechnung von bis zu 15 Jahren der Vordienstzeiten für Arbeitnehmer, die als Berufskraftfahrer mit Lehrabschlussprüfung schon gearbeitet haben, und auch auf eine Neutextierung der Einsatzzeitbestimmungen. Diese und alle weiteren vereinbarten Änderungen werden ab 1. Jänner 2017 in Kraft treten.

„Die lange Vorlaufzeit, die intensive Vorbereitung und die immer wieder stattgefunden habenden Gespräche zwischen den Sozialpartnern haben trotz anfänglicher Auffassungsunterschiede dazu geführt, dass man sich doch noch auf ein gemeinsames und für beide Seiten tragbares Ergebnis hat einigen können“, sagen der Bundessekretär des Fachbereichs Straße in der Gewerkschaft vida, Karl Delfs, und der Sprecher des vida-KV-Teams, Matthias Lachowitz. „Uns war auch besonders wichtig, dass für die Beschäftigten Klarheit hinsichtlich der Einsatzzeitentlohnung herrschen muss. Gleichzeitig haben wir natürlich auch die Forderung der Arbeitgeberseite verstanden, dass zu diesem Thema entsprechende Rechtssicherheit für die fair am Markt agierenden österreichischen Betriebe gelten muss. Dies war aufgrund der Komplexität des Themas keine leichte Aufgabe und Inhalt mehrerer harter Verhandlungsrunden. Letztendlich ist es uns geglückt, hier Konsens zu finden“, ergänzen Delfs und Danninger übereinstimmend.

„Wir sind der Überzeugung, dass wir mit diesem Abschluss weitere richtige, inhaltliche, Schritte gesetzt haben, die den Kollektivvertrag verbessern. Auch dem Thema der Arbeitszeitflexibilisierung werden wir uns in Arbeitsgruppen gemeinsam widmen, und auch hier sind wir zuversichtlich, zu einem gemeinsamen Ergebnis zu kommen“, so Delfs und Danninger abschließend.

⇐ **Sozialpartner einigen sich auf neuen KV im Transportgewerbe**

ÖTS, 13. Oktober 2016

⇓ **Transporteure fordern rasches Handeln zur Pfusch-Bekämpfung**

OTS, 11. November 2016

Transporteure fordern rasches Handeln zur Pfusch-Bekämpfung

Utl.: FV-Obmann Danninger: Verkehrsministerium ist für Gesetzesänderungen gefordert - zahnlose Gesetze schädigen Österreichs Frächter =

Wien (OTS) - „In jüngster Zeit nehmen Meldungen hinsichtlich illegaler Gewerbeausübung im Transportgewerbe Überhand, und zwar vom Bodensee bis zum Neusiedler See“, schildert Franz Danninger, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), die derzeitige Situation und Stimmung bei den österreichischen Transporteuren.

„Immer mehr Unternehmer berichten uns ihre täglichen Erfahrungen und Erlebnisse. Dabei ist augenscheinlich, dass Behörden offenbar tatenlos zusehen, denn durch die unzureichenden Gesetze sind sowohl den Kontrollorganen als auch den zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden die Hände für eine effektive Pfusch-Bekämpfung gebunden. Selbst Anzeigen, dokumentierte Beweise und Sachverhalte helfen nicht, denn das zuständige Verkehrsministerium verabsäumt es seit Jahren, die notwendigen gesetzlichen Änderungen, beispielsweise im Güterbeförderungsgesetz, vorzunehmen,“ kritisiert Danninger.

„Es kann nicht sein, dass man als redlicher Unternehmer in Österreich zu Schaden kommt, weil die Gesetze zahnlos sind. Vom Verkehrsministerium fordern wir daher längst überfällige Gesetzesänderungen zur effektiven Pfusch-Bekämpfung ein,“ so Danninger. (PWK851/PM)

Interessensvertretung stellt nun Forderungen an Politik

Frächter bangen um Existenz: „Tempo 80 auch in der Nacht“

Die Stimmung im Transportgewerbe ist durchgewachsen. Ausländische Frächter, immer mehr Bürokratie und das Tempolimit 60 bei Nacht sind den Unternehmen ein Dorn im Auge. Sollten nicht rasch Lösungen gefunden werden, droht, laut Wirtschaftskammer, den 2800 Beschäftigten das Aus.

Eine härtere Gangart gegen die ausländische Konkurrenz wird jetzt von der Frachtbranche gefordert. „Illegale Fahrten speziell von ungarischen Firmen nehmen immer mehr zu. Wir brauchen stärkere Kontrollen“, betont Sprecher Bernhard Dillhof. Gefordert wird nun eine gemeinsame Einheit von Verkehrs- und Finanzpolizei sowie auch eine Erleichterung für den Wettbewerb mit der Erhöhung des Tempolimits bei Nacht von 60 auf 80 km/h. Dillhof dazu: „In den Jahren um 1980 war das vielleicht zeitgemäß, aber die neue Technik lässt Lkw leiser sowie effizienter werden.“

Hilfe für die heimischen Frächter kommt auch vom zuständigen Landesvize Johann Tschürz: „Wir werden das in Wien deponieren. Es geht einfach nicht, dass sich ausländische Firmen illegale Vorteile verschaffen und dadurch 2800 heimische Arbeitsplätze gefährdet sind.“ Auf eine bundesweite Lösung werden die Frächter aber vermutlich noch länger warten müssen.

⇐ **Frächter bangen um Existenz: „Tempo 80 auch in der Nacht“**

Krone, 9. November 2016

⇓ **Bis zu 14 Prozent mehr Maut für umweltfreundliche Lkw**

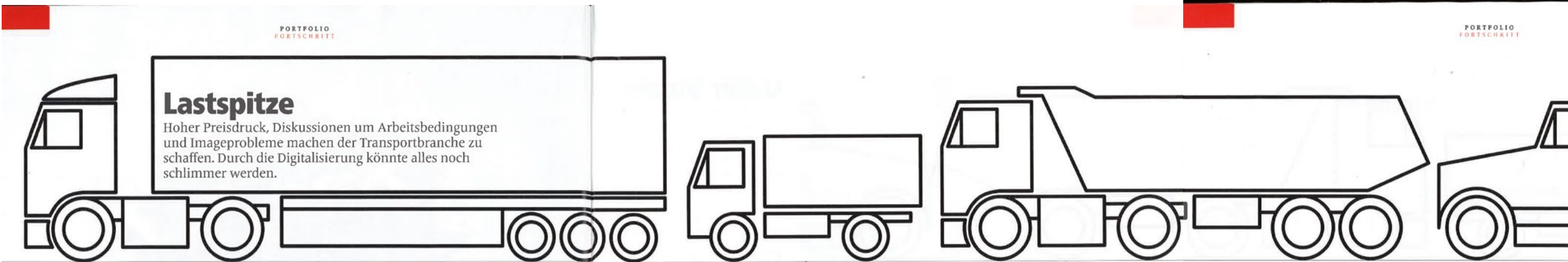
WKÖ, 28. Oktober 2016

Bis zu 14 Prozent mehr Maut für umweltfreundliche Lkw

Die Regierung beschert der Transportbranche mit 1. Jänner 2017 wieder mehr Maut. Für die neuesten und modernsten Lkw der Abgasklasse Euro 6 sind es knapp 14 Prozent mehr. „Diese Steigerung wird die Industrie, das Gewerbe, der Handel und schlussendlich der Konsument bezahlen. Für den Endverbraucher wird es sicher enorm teurer“, kündigt Ing. Albert Moder, Obmann der steirischen Frächter, an.

Mit 1. Jänner 2017 wird durch die neue Mauttarifverordnung die fahrleistungsabhängige Maut für moderne, saubere Lkw der Emissionsklassen Euro 5, EEV und vor allem Euro 6, der emissionsärmsten Klasse, massiv erhöht, während die Maut für „alte Stinker“ nur geringfügig steigt. „Wir sprechen hier von einem Prozentsatz im zweistelligen Bereich, mit dem Betriebe mit neuem Fuhrpark für ihre Investitionsbereitschaft in umweltfreundliche Fahrzeuge bestraft werden“, betont Ing. Albert Moder, Fachgruppenobmann der steirischen Güterbeförderer in der WKÖ Steiermark. „Knapp 13 Prozent mehr kostet die Maut im neuen Jahr für Euro 5 und EEV. Für die saubersten Lkw der Euroklasse 6 sind es fast 14 Prozent“, konkretisiert Moder, „während es für Altfahrzeuge nur 2 Prozent sind!“ Eine für Mensch, Umwelt und die heimische Wirtschaft kontraproduktive Mautpolitik führe ab 2017 gerade bei umweltbewussten Transportunternehmen zu überdurchschnittlichen Kostensteigerungen. Diese Logik sei weder Auftraggebern noch Endkonsumenten zu erklären, die sich durch moderne Lkw geringere Transportkosten erwarten. „Diesen enormen Kostenschub werden die Industrie, das Gewerbe, der Handel und letztlich der Konsument tragen müssen“, stellt Moder klar.

Besonders ärgerlich für die steirischen Transporteure ist, dass man sich durch moderne Lkw-Flotten erwartet hat, den Wettbewerbsnachteil gegenüber den ausländischen Frächtern, mit ihren geringeren Lohnnebenkosten und niedrigeren Steuern und Abgaben, etwas abzufedern. Doch mit der neuen Mauttarifverordnung und ihren enormen Steigerungen ist auch dieser Lichtblick mit einem Schlag zunichte gemacht. „Nun bleibt den investitionsbereiten Frächtern nur mehr der Wunsch an die Regierung, zumindest weitere umweltfreundliche Investitionen der heimischen Transporteure zu fördern.



Lastspitze

Hoher Preisdruck, Diskussionen um Arbeitsbedingungen und Imageprobleme machen der Transportbranche zu schaffen. Durch die Digitalisierung könnte alles noch schlimmer werden.

VON ROBERT PRAZAK

Das Weihnachtsgeschäft steht unmittelbar bevor, und nicht wenige müssen wieder darauf hoffen, dass die bestellten Geschenke rechtzeitig zum Fest eintreffen. Aber nicht nur im Dezember, das ganze Jahr über sind Handel und andere Wirtschaftsbereiche von gut organisierten Transportleistern abhängig – und damit letztlich auch die Konsumenten.

Vor allem bei Straßentransporten ist allerdings ein ungesunder Wettbewerb im Gange, der zwar die Kunden freuen dürfte, die Branche selbst aber unter gehörigen Druck setzt und die Debatten um gesetzliche Vorgaben, faire Arbeitsbedingungen für die Fahrer und höhere Umweltauflagen weiter aufheizt (siehe auch Reportage in profil Nr. 43/2016). „Mittlerweile entscheiden Cent-Differenzen, ob man einen Transportauftrag bekommt“, sagt Peter

Tropper, Geschäftsführer des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe der Wirtschaftskammer. Die Transportunternehmen seien „oft in der Geiselhaft der Auftraggeber“, während andererseits ihre Ausgaben beständig steigen.

Das Mitleid in der Bevölkerung dürfte sich in Grenzen halten, denn das Image des Güterverkehrs auf der Straße ist zweifellos nicht das beste. Das liegt nicht nur am Unmut, den sich die Lkws im täglichen Verkehr seitens der übrigen Verkehrsteilnehmer unvermeidlich zuziehen, sondern auch an der Umweltbelastung durch die überwiegend mit Diesel fahrenden Fahrzeuge und den oftmals kritisierten Arbeitsbedingungen in der Branche. Kein Wunder, dass der Job als Fahrer nicht mehr so begehrt ist wie vor einigen Jahren. So beklagt die Branche heute einen eklatanten Fachkräftemangel. Quantitativ sei man zwar in der Lage, entsprechende Stellen zu besetzen, sagt Peter Tropper. „Aufgrund der immer höheren Hürden verlieren aber immer mehr Personen das Interesse daran, als Fahrer zu arbeiten.“ Aus Sicht der Arbeitgeber sind mit diesen Hürden nicht nur die verpflichtenden Ausbildungen gemeint, sondern unter anderem die rigiden Vorgaben zur Arbeitszeit – selbst kleinste Vergehen würde schon mit hohen Geldstrafen geahndet werden. Andererseits sind gerade die Arbeitsbedingungen immer wieder Anlass für heftige Diskussionen zwischen Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretern. Während etwa die Gewerkschaft moniert, die Frächter würden durch Anstellung von billigen Arbeitskräften aus Osteuropa selbst schuld sein an der Misere, verweist man seitens der Kammer auf den Gesetzgeber – dieser sei gefordert, neue Regulierungen im Sinne von Arbeitnehmern und Arbeitgebern zu gestalten. Unternehmer

könnten schließlich nur innerbetrieblich für gute und sichere Arbeitsbedingungen sorgen. Eine Spazierfahrt ist der Job jedenfalls nicht, vor allem im Fernverkehr – ständige Abwesenheit von der Familie, Nächtigungen im Fahrzeug und andere längerfristige Begleiterscheinungen dieses Berufs, wie etwa Gesundheitsschäden, sind nicht wirklich begehrenswert.

Faktum ist aber auch, dass einige österreichische Frächter dem Preisdruck mit einer Art von Kreativität begegnen, die nicht gerade zur Imageverbesserung beiträgt: Laut einer Studie der Technischen Universität Wien ist bereits jeder zweite schwere Lkw heimischer Transportunternehmen im Ausland angemeldet – mit entsprechenden Folgen für die Steuergebarung und die Arbeitsbedingungen der Fahrer, die auf Österreichs Straßen unterwegs sind. Dies sei die Reaktion auf den Druck auf die Branche, etwa hohe Stand-

Grenzenlos

Kabotage ist ein Kernproblem für die österreichischen Frächter.

Konkurrenz durch Anbieter aus anderen Ländern ist für die österreichischen Frächter nicht nur bei grenzüberschreitenden Aufträgen ein Problem, sondern zunehmend auch im Inland. Die als Kabotage bezeichnete Möglichkeit, dass ausländische Frächter Transporte innerhalb Österreichs durchführen dürfen, ist zwar rechtlich begrenzt. Doch in der Praxis fehlt es an Kontrollmöglichkeiten, und viele Unternehmen – speziell aus der Baubranche – nehmen lieber ausländische Anbieter, da diese aufgrund der deutlich schlechteren Kollektivverträge und weniger rigiden Arbeitsvorschriften wesentlich billiger fahren können. Eigentlich wäre es Aufgabe der Finanzpolizei, die Einhaltung der Kabotage-Vorschriften zu kontrollieren. Aus Personalmangel geschehe dies aber unzureichend, heißt es seitens Gewerkschaft und Arbeitgebervertretern unisono: Die EU-Konkurrenz kann somit offenbar sanktionslos auf dem österreichischen Markt wildern. Vor Kurzem haben die Verkehrsminister von acht EU-Ländern, darunter Österreich, aber detaillierte Vorschriften für Transporteure gefordert. Der Hintergrund: Speziell Transportfirmen aus Osteuropa bezahlen ihre Fahrer nach Kilometerleistung, was unter anderem in Österreich verboten ist – das führt dazu, dass diese oft deutlich länger ununterbrochen am Steuer sitzen als erlaubt, zudem würden Vorschriften zu Ruhezeiten vielfach ignoriert.

Transporteure unterstützen Plattform für Lkw-Sicherheit

Utl.: FV-Obmann Danninger: Bündelung der Zuständigkeiten ist wichtiger erster Schritt – Gesetzesanpassungen müssen der nächste sein =

Wien (OTS) – Die heute von Bundesminister Leichtfried vorgestellte Plattform für Lkw-Sicherheit ist aus der Sicht der Wirtschaft ein Schritt in die richtige Richtung. „Die österreichischen Transporteure fordern schon seit langem, dass alle Zuständigkeiten im Verkehrsbereich in einer Kontrollbehörde gebündelt werden. Wir begrüßen, dass der Verkehrsminister diese Forderung nun mit der Plattform in die Realität umsetzt“, so Franz Danninger, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ).

„Die tägliche Praxis und Erfahrungen führen uns drastisch vor Augen, dass durch den Kompetenz-Wirr-Warr der unterschiedlichen Kontrollorgane kaum eine effiziente Kontrolle von illegalen Gewerbeausübungen möglich ist. Im Bereich der illegalen Kabotage, also der Erbringung von nationalen Transportdienstleistungen von EU-Unternehmern im Inland, weisen wir schon seit Jahren auf diese Missstände hin“, so Danninger.

„Die heute vorgestellte Plattform kann nur ein erster Schritt sein. In weiterer Folge brauchen wir eine Präzisierung und Überarbeitung der entsprechenden Gesetzgebung, wie zum Beispiel Nachbesserungen zur effektiven Kabotagekontrolle im Güterbeförderungsgesetz“, fordert der Obmann. (PWK693/PM)

Transporteure unterstützen Plattform für Lkw-Sicherheit

OTS, 28. September 2016

DIESE FRAU IST KEINE PILOTIN. ABER SIE TUT ALLES, DAMIT IHRE SENDUNG ÜBERALL GUT LANDET.

Die Post ist Österreichs führender Logistikpartner und verschafft auch Ihren internationalen Sendungen einen optimalen Start. Dass Ihre Sendung weltweit gut ankommt, dafür sorgen die kompetenten Tochterunternehmen der Österreichischen Post direkt vor Ort sowie beste Vernetzung mit nationalen Postdiensten. Ihr Kundenberater informiert Sie gerne näher darüber, wie Sie das Know-how der Post für Ihren Erfolg nutzen. www.post.at/geschaeftlich



ortkosten und unternehmerfeindliche Rahmenbedingungen, heißt es dazu seitens der Wirtschaftskammer. Die Gewerkschaft wiederum will unter anderem verhindern, dass in Zukunft die Steuereinzahlungen der Fahrer nicht mehr bezahlt werden. Immerhin: Im Vergleich zu anderen Ländern sind die gesetzlichen Vorgaben hierzulande strenger und die Löhne deutlich höher als im Ausland – was andererseits erst recht wieder den Trend zum verstärkten Ausflaggen (Anmelden der Lkw im Ausland) und zur Kabotage (das Durchführen von Inlandsfahrten durch ausländische Anbieter, siehe Kapitel „Grenzenlos“) verstärken könnte.

Das alles wird durch die Digitalisierung in den kommenden Jahren weiter verschärft: Experten sehen eine Automatisierung der Branche voraus, denn wie der US-Konzern Uber in der Taxibranche in vielen Ländern für einen Umbruch und für Ärger bei den traditionellen Anbietern sorgt, könnten digitale Plattformen zu noch größerem Preisdruck und zu neuen Konkurrenten führen. Dabei gibt es Frachtbörsen bereits seit vielen Jahren, zum Beispiel Teleroute oder Timocom. Auf Online-Marktplätzen werden Angebot und Nachfrage auf einfache Art zusammen-

454

Millionen Tonnen

betrug das Transportaufkommen des Straßengüterverkehrs 2014 in Österreich – eine Zunahme von 6,7 Prozent gegenüber 2013.

gebracht. Die Digitalisierung in den Fabriken selbst wird diesen Trend weiter verstärken, denn damit können Produktion und Logistik noch enger verzahnt werden – gefertigt und geliefert wird dann, wenn es der Markt will. Nicht nur im Business-to-Business-Bereich hat das Folgen. Ein Beispiel, wie sich digitale Plattformen für die Transport- und Logistikbranche auch bei Konsumenten auswirken werden, ist das Wiener Start-up Byrd: Dieses bietet Privatkunden an, sich um die Verpackung und den möglichst günstigen Transport von Gegenständen zu kümmern (siehe Kapitel „Sendungsbewusstsein“). Der ganz große Umbruch steht der Branche indes erst bevor: Wenn autonomes Fahren zur echten Alternative geworden ist, wird man weniger Personal brauchen, und die Kosten können somit weiter minimiert werden. Die große Hürde werden dann allerdings die gesetzlichen Bestimmungen sein. Bis es so weit ist, wird daher noch etliche Male Weihnachten gefeiert werden. ■

76
Pozent

der Warentransporte auf der Straße werden von Lkws durchgeführt, die im Inland zugelassen sind.

54 profil 45 • 7. November 2016

↑ Lastspitze

Profil, 7. November 2016



Ein „grünes“ Unternehmen im grünen Herzen der Steiermark – Schönberger Recycling GmbH

Bereits seit Jahrzehnten leistet das in Feldkirchen ansässige Familienunternehmen einen wesentlichen Beitrag zur Ressourcenschonung, indem es sich der Wiederaufbereitung von Abbruchmaterial verschrieben hat.

Die Firma Schönberger Recycling GmbH wurde 1939 von Franz Schönberger gegründet und ist bis heute in Familienbesitz. In der dritten Generation leiten nun Ing. Markus Pototschnig und Ing. Alois Schönberger die Geschicke der Firma. Mit der Errichtung eines Schotterwerkes wurde der ursprüngliche Obst- und Gemüsehandel um ein neues Geschäftsfeld erweitert, das auch heute die tragende Säule der Alois Schönberger Recycling GmbH ist. Im Zuge der Spezialisierung im Bereich Schotter und Transport erfolgte in den Jahren darauf die Errichtung eines Betonwerkes, das aber inzwischen wieder ausgelagert wurde. Seit 1995 geht die Firma Schönberger Recycling GmbH neue, innovative Wege und widmet sich intensiv dem Thema Recycling. Bauschutt, Beton

und Asphaltabbruch sind für das Unternehmen keine Abfälle, sondern hochwertige und wichtige Rohstoffe der Zukunft. Wirtschaftlichkeit im Sinne von Nachhaltigkeit wurde zum neuen Motto der Firma. Neben dem wichtigen Segment Recycling ist der Transport von Schüttgütern das zweite Standbein der Schönberger Recycling GmbH. Ing. Pototschnig hat sich ganz dem Umweltgedanken verschrieben. Umfassende Wiederverwertung unter Einhaltung aller gesetzlichen Vorschriften und vor allem ökologische Gesichtspunkte sind für ihn eine Herausforderung und in Zeiten immer knapperer Ressourcen beinahe ein Muss. Alles aus einer Hand, heißt es bei Schönberger, denn Abbrucharbeiten, Transport, Wiederaufbereitung und Entsorgung der Materialien erfolgt durch geschulte Mitarbeiter.



In der Wiederaufbereitungsanlage werden aus den verschiedensten Abbruchmaterialien wieder neue Baustoffe aufbereitet. Umweltstandards werden eingehalten und es wird damit ein wichtiger Beitrag zur Nachhaltigkeit geleistet.

Durch das große im Firmenbesitz stehende Firmenareal, auf dem ausreichend qualitativ hochwertiger Schotter, Sand und Erdmaterial abgebaut werden kann und dem Material aus der Wiedergewinnung durch Abbrüche, kann das Unternehmen alle Anforderungen, die Kunden stellen, bestens erfüllen.

Einen Kunden beim Neubau zu begleiten, Lösungen für ihn zu finden und sowohl den Abbruch als auch den Aufbau von Gebäuden mitzuerleben, sind die besonders positiven Aspekte des Arbeitsalltags von Ing. Pototschnig. Sich den Marktgegebenheiten anzupassen und flexibel auf die Herausforderungen des Geschäftsfeldes zu reagieren und dabei stetiges Wachstum als Ziel zu haben, darin sieht er seine Herausforderungen. „Langjährige Mitarbeiter, auf die man sich verlassen kann, enorm viel Erfahrung in der Wiederaufbereitung und Treue, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit unseren Kunden gegenüber, sind für mich die wichtigsten Kriterien um sich am Sektor Erd- und Kiesaufbereitung sowie Transport zu behaupten“, so der Geschäftsführer. Ing. Pototschnig lebt sein Firmenmotto „Nachhaltigkeit“ und wünscht sich für die Zukunft, dass auch öffentliche Auftraggeber das Potenzial, das im Recyclingbaustoff liegt, erkennen, wertschätzen und einsetzen. Wie weit sein vorsorglicher Umgang mit den Schätzen unserer Erde geht zeigt sich darin, dass beim Schotterabbau auf das Brutverhalten von Vögeln bzw. auf die Füchse, die sich in der Schottergrube angesiedelt haben, Rücksicht genommen wird.

Wordrap



Geschäftsführer Ing. Markus Pototschnig

Was macht Markus Pototschnig an seinem Beruf besonderen Spaß:

- die Faszination am Bauen
- die Begeisterung für Lkws
- die Zufriedenheit der Kunden

Wäre ich kein Frächter ...

- wäre ich in einer leitenden Funktion im Bauwesen

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

- Mehr auf regionale Betriebe zu achten und diese zu fördern.

Factbox

Firma:
Alois Schönberger Recycling GmbH

Geschäftsführer:
Ing. Markus Pototschnig
Ing. Alois Schönberger

Sitz:
8073 Feldkirchen bei Graz
Schönbergerstraße 11
T. 0316/29 12 63
W. www.schoenberger.at

Gründungsjahr: 1939

Mitarbeiter: ca. 40
Fuhrpark: 20 Lkw, 10 Baumaschinen

Tätigkeitsfeld: Schottergewinnung, Recycling, Abbrucharbeiten

„Mit der ‚Erlebnisswelt Wirtschaft‘ können wir die Bekanntheit und Sichtbarkeit unseres Unternehmens erhöhen und unseren Innovationsgrad darstellen. Wir sprechen damit unsere Kernzielgruppen in der Steiermark, in Salzburg, Oberösterreich, Wien und Bayern an und hoffen, so auch das Recruiting von Fachpersonal anzukurbeln“, sagt Stefan Ressenig, der den Familienbetrieb in 4. Generation führt.



Übergabe des Gütesiegels „Erlebnisswelt Wirtschaft“ von Wirtschaftslandesrat Dr. Christian Buchmann (3.v.r.) an Standortleiter Stefan Ressenig (3.v.l.) im Beisein von Mag. Eberhard Schrempf von der CIS (1.v.l.), Josef Ressenig, Geschäftsführer Ressenig (2.v.l.) sowie Christian Ressenig aus der Zentrale Villach (2.v.r.) und CFO Mag. Wilhelm Eisner (1.v.r.)

Bei Ressenig lässt sich „Großes“ erleben

Beim neuesten Mitglied von „Erlebnisswelt Wirtschaft“ kommt es auf die Größe an. Ressenig Fahrzeugbau ist Marktführer im Bereich Lkw-Aufbauten in Süd- und Ostösterreich. Die Produktion in richtig großen Dimensionen können Interessierte ab sofort aus nächster Nähe erleben. Eröffnet wurde die Erlebnistour von Wirtschaftslandesrat Christian Buchmann, der das Gütesiegel „Erlebnisswelt Wirtschaft“ an Standortleiter Stefan Ressenig überreichte.

Individuelle Auftragsfertigung im großen Stil ist das Motto von Ressenig Fahrzeugbau in Kobenz. Groß deshalb, weil es um die Größten auf den Straßen geht – Lastkraftwagen. Je nach Einsatzbestimmung werden diese mit maßgeschneiderten Aufbauten für Gütertransport, Baugewerbe oder Forstwirtschaft ausgestattet. Weil Ressenig „alles möglich macht“, werden auch Sonderaufbauten wie Spezialsattelaufleger und Kranaufbauten produziert. 3 bis 6 Wochen dauert die Arbeit an einem Lkw. Spannende Einblicke sind also garantiert, wenn man beim Familienunternehmen hinter die Kulissen blickt.

„Bei Ressenig Fahrzeugbau wird der genetische Code der Steiermark ‚Innovation aus Tradition‘ seit Generationen herausragend gelebt. Ich freue mich, dass Ressenig seine Tore öffnet und damit ein weiteres Unternehmen zeigt, wie vielseitig, spannend und innovativ die steirische Wirtschaft ist“, so Wirtschaftslandesrat Christian Buchmann über das 53. Unternehmen im Kreis der „Erlebnisswelt Wirtschaft“-Betriebe.

Die neue Erlebnistour am Standort Kobenz ist ab sofort unter www.erlebnisswelt-wirtschaft.at buchbar.

Die zentrale Vermittlerrolle zwischen Unternehmen und Kreativwirtschaft übernimmt die Creative Industries Styria (CIS), die für den hohen Qualitätsstandard der Touren sorgt. Martin Walpot, Madison Werbeagentur, koordinierte das Kreativteam: „Der Fokus in der Gestaltung der Erlebnistour lag in der ausgewogenen Verbindung von Information und Erlebnis. Mit multi- und crossmedialer Gestaltung aus Schautafeln mit QR-Codes, werden die Besucher in die Welt von Ressenig entführt und erleben hautnah, wie Lkw-Aufbauten gefertigt werden.“



Der Thermokipper ist die innovative Weltneuheit aus dem Hause RESSENIG. Mit dem thermoisolierten Dreiseitenkipper lassen sich Asphalt und andere Mischgüter in einem exakt überwachten Temperaturbereich transportieren.

Fotos: © Ressenig



Immer für Sie da.

- ▶ Nothilfe ☎ 120 bei Panne und Unfall.
- ▶ 100 % Mobilität. 0-24 Uhr.



Ein gutes Gefühl, beim Club zu sein.

Merry Christmas



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

Ihr asko Team