

# VOLLE FAHRT

VOL.1 / 2017

Das Magazin der steirischen Frächter



**ALBERT MODER – 11 JAHRE FÜR DIE FACHGRUPPE**

**LOHN- UND SOZIALDUMPING-  
BEKÄMPFUNGSGESETZ**

**ÜBERSICHT  
KV 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](http://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](http://www.oeamtc.at/berufskraftfahrerweiterbildung)

Für aktives Fahren



Obmann, Ing. Albert Moder

**Sehr geehrte Damen und Herren!**  
**Liebe steirische Transportunternehmerinnen und Transportunternehmer!**

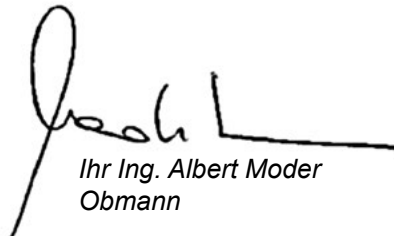
Nach reiflicher Überlegung habe ich mich entschlossen, die Agenden des Vorstehers der steirischen Transporteure in der Wirtschaftskammer in andere Hände zu geben. Ich lege mein Amt in dieser Funktion am 31. März 2017 zurück.

In den letzten 10 Jahren als Obmann konnte ich viel für die steirischen Transporteure erreichen und mit meinem Team im Ausschuss sowie mit dem Fachgruppenbüro der WKO Steiermark etliche Erfolge einfahren. Doch ich habe auch herbe

Rückschläge seitens der Politik und der Beamten erleben müssen: Nicht immer hat alles so funktioniert, wie ich es für uns steirische Transporteure wollte. Und dennoch sind mir viele positive zukunftsirksame Gespräche im Gedächtnis und ebenso viele Dinge, die umgesetzt werden konnten.

Auf diesem Wege möchte ich nun allen danken, die mich in meinen Angelegenheiten zum Wohle der steirischen Güterbeförderer unterstützt haben.

Ich wünsche meinem Nachfolger mit seinem Team alles Gute und viele Erfolge für uns Transportunternehmer.

  
Ihr Ing. Albert Moder  
Obmann



# Inhalt

## Fachgruppe aktuell

Ein Obmann mit Durchschlagskraft zieht sich mit 31. März zurück

6

## Verkehrsinformation national



Übersicht über die KV-Abschlüsse 2017 im Güterbeförderungsgewerbe  
Onlineratgeber Lkw-Fahrverbot: Abfragen, ob man fahren darf  
LSD-BG-Änderungen zum 1. Jänner 2017  
Grenzüberschreitende Dienstleistung von Selbstständigen  
34. KFG-Novelle  
28. StVO-Novelle  
Luftreinhalteverordnung 2016 Burgenland – Lkw-Fahrverbote  
IG-L-Verordnung Feldkirchen  
Merkblatt Verkehrsunternehmensregister/Verkehrsdatenbank  
Arlbergstraßentunnel: Vollsperrung Sommer 2017

10  
10  
11  
13  
13  
14  
15  
17  
17  
18

## Verkehrsinformation international



Frankreich: Vignettenpflicht Umweltzone Paris seit 16. Jänner 2017  
Umweltzonen – Vignette Crit'Air  
Elektronische Entsendebescheinigungen seit 1. Jänner 2017  
Loi Macron – Verbessertes VIALTIS-Angebot  
Neue Preise für französische Maut  
Belgien: Autobahn E40 – Nächtliche Sperre von Parkplätzen  
Italien: Albo-Verlängerung der Anmeldefrist für Abfalltransporte bis 15. Mai 2017  
Abfalltransporte – Regierung im ALBO neu / pragmatische Lösung akzeptiert  
Elektronische Meldungen bei Kabotage  
Inkassofirmen, die bei Verkehrsstrafen helfen  
Fahrverbotskalender 2017  
Deutschland: Mindestlohngesetz und Kabotage – VIALTIS-Angebot  
Belgien: Feldversuch Lang-Lkw  
Umweltzone Antwerpen  
Spanien: Bußgelder für Auftraggeber und Transportunternehmer bei Kabotageverstößen  
Niederlande: Einführung von Mindestlohnbestimmungen für Kabotageverkehre ab 1. Jänner 2018  
Russland/Weißrussland: Grenzübertritte für Drittstaatsangehörige  
Slowenien: Lieferschein/Frachtbrief für (Rund)holztransporte

22  
23  
24  
24  
25  
25  
26  
26  
27  
27  
28  
34  
36  
36  
37  
38  
38  
39

## Transport Service



Rückersatz von Weiterbildungskosten – Mustervereinbarung  
Gefahrguttransporte – Änderungen zum ADR 2017  
aws-Neuerungen 2017  
Investitionszuwachsprämie in Transportwirtschaft hätte positiven Beschäftigungseffekt  
Die Spritspartrainings-Förderaktion für Lenkerinnen und Lenker von Lkw über 3,5 t hzG  
AZG-ARG-Novelle – BGBl 114-2016 iVm EU-Verordnung 2016/403  
Förderung für das Kleintransportergewerbe und den Werkverkehr für Fahrzeuge bis 3,5 t hzG  
EPAL kündigt den einheitlichen europäischen Palettenpool

42  
45  
45  
48  
48  
49  
49  
50

## Boxen stopp

Imagewerbung mit Gondeln am Kreischberg  
Friends on the Road – Gemeinsames Auftreten ist das Gebot der Stunde – jetzt LogCom-Mitglied werden  
Treueangebot: Jetzt Tickets für die Truck Race Trophy vom 12. bis 14. Mai 2017 sichern  
Broschüre Lkw-Fahrverbote in Europa 2017 ab sofort erhältlich!  
Transporteure auf medialem Überholkurs  
Wer von Baubeginn bis Bauende bestens bedient sein will, der setzt auf Zörweg GmbH  
Schwarzl Transport GmbH – ein eigenständiger Bereich im erfolgreichen Firmengeflecht der PORR AG

51  
52  
54  
55  
58  
62  
64

Impressum: Volle Fahrt – Ausgabe 41  
Herausgeber: Fachgruppe f. d. Güterbeförderungsgewerbe, Redaktion: FG f. d. Güterbeförderungsgewerbe Steiermark, 8021 Graz, Körblergasse 111–113, Tel.: 0316/601-638, Fax: 0316/601-735, E-Mail: befoerderung.gueter@wko.at, Internet: <http://wko.at/stmk.transporteure>; Titelfoto: © WKO; 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

## Sparen Sie bis zu 1,1 Liter / 100 km

bei Autobahngeschwindigkeit

OptiFlow™  
Tail

### WABCO OptiFlow™ Tail



Nutzen Sie WABCO's innovatives OptiFlow™ Tail System, um den Luftwiderstand Ihres Anhängers maßgeblich zu verbessern und dadurch die Effizienz Ihrer Flotte wesentlich zu erhöhen!

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte Ihren WABCO Partner!

[www.wabco-auto.com](http://www.wabco-auto.com)

#### Nachgewiesene Ergebnisse

- Bis zu 1,1 Liter / 100 km Treibstoffeinsparung bei Autobahngeschwindigkeit
- Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr von bis zu 2,8 t pro Anhänger

#### Einfache Bedienung

- Schnelles und leichtes Entfalten und Zusammenfallen der Paneele
- Die Bedienung der Hecktüren wird durch das System nicht beeinflusst

#### Einfache Montage

- Optimierte Montage für minimale Standzeit
- Auch als Nachrüstung verfügbar

#### Zuverlässig

- Aus langlebigen und robusten Materialien hergestellt
- Durch moderne Computersimulationen, im Windkanal und auf der Teststrecke geprüft

WABCO



Wir liefern die Kilometerleistung.  
Sie alles andere.



Die neue KMAX Reifenserie liefert bis zu 35% mehr Kilometerleistung im Vergleich zur Vorgängerserie und bietet ausgezeichnete Ganzjahreseignung.\*

Goodyear bietet einen neuartigen Reifen mit erhöhter Kilometerleistung an, der keine Kompromisse bei anderen Leistungsparametern eingeht. Bei der neuen KMAX Serie wird die IntelliMax Profilrippen-Technologie und IntelliMax Laufflächen-Technologie für ein längeres Reifenleben eingesetzt. Fragen Sie Ihren Goodyear Partner nach dem Reifen, der alles liefert, damit Ihre Flotte das auch tun kann. Erfahren Sie mehr auf [www.goodyear.eu](http://www.goodyear.eu)

ALL-SEASON



\*Vergleichstests des Goodyear Innovation Center Luxembourg mit der Größe 315/80R22.5 von Juli 2011 bis Juni 2013 haben gezeigt, dass die neuen KMax S Lenkachs- und KMax D Antriebsachsreifen bis zu 30 bzw. 35% höhere Laufleistung aufweisen, als die Vorgängerserie Goodyear RHS II und RHD II+.

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.



# Ein Obmann mit Durchschlagskraft zieht sich mit 31. März zurück

Nach 11 Jahren Obmannschaft legt Frächter Ing. Albert Moder aus Scheifling seine Funktionen in der Wirtschaftskammer zurück und damit auch seine Führung der Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe. Er darf auf eine bewegte und herausfordernde, aber auch von Erfolgen geprägte Zeit zurückblicken ...



**Kommentar**  
**DI Anja Genser**  
Fachgruppengeschäftsführerin für das Güterbeförderungsgewerbe

Engagement ohne Ende, knallharte Diskussionen und sprühend vor Ideen – so habe ich in meiner Funktion als Fachgruppengeschäftsführerin Ing. Albert Moder kennen und schätzen gelernt. Es war nicht immer einfach mit ihm zusammen zu arbeiten, den Konflikt mit Albert habe ich dennoch nie gescheut. Ich war stolz an seiner Seite für die Interessen der Transportwirtschaft kämpfen zu dürfen. Seit 2013, seit ich die Fachgruppe

von Mag. Oliver Käfer übernehmen durfte, waren wir im Duo unterwegs. Alberts Vehemenz, mit der er Probleme anging, hat mir Mut gemacht. Die Erfolge, die wir erzielen konnten, haben mich gestärkt, aber auch bestärkt weiterzumachen. Einer der wohl größten Erfolge von Albert Moder in den letzten Jahren war der Auf- und Ausbau einer effizienten Kooperation mit der Finanzpolizei, um der illegalen Kabotage und dadurch der Bedrohung des heimischen Marktes durch ausländische Frächter entgegenzuwirken. Auch beim Fall des Nacht-60ers auf etlichen Teilstücken der österreichischen Autobahnen war Albert an vorderster Front mit dabei. Und ebenso die Neu-Textierung der Einsatzzeit im aktuellen KV trägt seine Handschrift. Noch viele erfolgreich abgeschlossene Projekte könnte ich nennen, doch die nachfolgenden Kommentare werden meine Worte ergänzen und vervollständigen. Auf jeden Fall möchte ich mich für die gute Zusammenarbeit und für das Gelernte bedanken. Alles Gute lieber Albert und weiterhin viel unternehmerischen Erfolg sowie viele glückliche Stunden mit deiner Familie und bei deinen Hobbys.



**Kommentar**  
**Josef Herk**  
Präsident WKO Steiermark

Der einfache Weg ist in der Interessenvertretung selten ein zielführender Weg. Albert Moder hat das gewusst – und was noch viel wichtiger ist: Er hat danach gehandelt. Als Branchenvertreter, der im Sinne seiner Mitglieder stets unbequem geblieben ist und der mit viel Herzblut die Anliegen der steirischen Frächter, aber auch die seiner Region vertreten hat. Dafür gebührt Albert Moder nicht nur Respekt, sondern vor allem auch Dank und Anerkennung der Wirtschaft!



**Kommentar**  
**KR Alfred Ferstl**  
Obmann der Sparte Transport und Verkehr in der WKO Steiermark

Mit Albert Moder verliert die Branche einen Interessenvertreter, der sich nie gescheut hat, die Probleme der Branche offen anzusprechen und so die Politik zum Handeln zu zwingen. Viele so errungene Erfolge, in nicht immer friktionsfreien Diskussionen, prägten nicht nur seinen Weg, sondern tragen noch heute zum Nutzen für die gesamte Transportbranche bei. So wünsche ich dir, lieber Albert, alles Gute und mögest du deine nun neu gewonnene Zeit künftig bei deinen Hobbys, der Jagd und dem Golfsport, und mit deiner Familie genießen können.

## INFO-Box

### Ing. Albert Moder, seine Funktionen in der WKO Steiermark

- Von
- 10.04.1997 bis 20.04.2000 kooptiert im Ausschuss
  - 20.04.2000 bis 13.10.2006 Ausschussmitglied
  - 13.10.2006 bis 31.03.2017 Obmann
- 08.10.2007 bis 31.03.2017 FV-Ausschussmitglied
- 10.09.2012 bis 10.06.2015 Obmann-Stellvertreter
- 08.01.1998 bis jetzt Regionalstellenausschuss Murtal
- 17.08.2000 bis 10.06.2010 Vorsteher Regionalstellenausschuss Murtal
- 13.10.2006 bis 21.04.2015 Mitglied Spartenkonferenz Sparte Transport und Verkehr
- 18.04.2007 bis 20.05.2015 Wirtschaftsparlament Wirtschaftskammer Steiermark







## Kommentar

**Dr. Anton Moser**

Geschäftsführer der Sparte Transport und Verkehr in Ruhe

Nach fast 11 Jahren an der Spitze der Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe wird Ing. Albert Moder mit 31. März 2017 diese sehr verantwortungsvolle Funktion in neue Hände legen.

Mit ihm verlässt ein kompromissloser Verfechter der Anliegen der Transportwirtschaft die interessenspolitische Bühne. Der scheidende Obmann hat sich den Ruf erworben, keinem Problem aus dem Weg zu gehen, sondern mit beiden Händen zuzupacken. Als in Ausübung dieser Funktion durchaus nicht immer Bequemer und Angepasster hat sich Moder sowohl in der Steiermark als auch auf Bundesebene über den Fachverband, wo er mehrere Jahre die Position eines stellvertretenden Fachverbandsobmannes innehatte, großen Respekt und Anerkennung erworben. Mit dem Erreichen wichtiger politischer Ziele in der Interessenvertretung legt Moder nun die Funktion in neue Hände, um sich dem eigenen Transportunternehmen wieder mit voller Kraft widmen zu können.

Und es ist eine sehr erfolgreiche Bilanz, auf die der langjährige Fachgruppenobmann nicht ohne Stolz verweisen kann:

Von den umfangreichen wirtschaftlichen Problemen, mit denen sich das Güterbeförderungsgewerbe insbesondere



seit der Erweiterung der EU in Sachen Kabotagefahrten konfrontiert sieht, über immer strengere technische Auflagen, Fahrbeschränkungen im Rahmen der Klimaschutz-Politik, oft überbordenden arbeitsrechtlichen Bestimmungen mit einer für viele nicht mehr nachvollziehbaren erstickenden Kontrolltätigkeit bis hin zum Image des Lkws, den zwar jeder braucht, den aber nicht alle wirklich mögen – die Aufgaben in der Interessenvertretung waren und sind außergewöhnlich fordernd und trotz vollen Einsatzes oft genug nur in Teilbereichen erfolgreich zu bewältigen. Von dieser schier unendlichen Fülle von Problemen, zu denen sich laufend neue gesellten und gesellen, ließ sich Obmann Moder nie entmutigen. Seine Arbeitsweise war gekennzeichnet von einer erfrischend offenen Konfrontationsbereitschaft. Probleme wurden stets direkt angesprochen und auf den Punkt gebracht, abseits allfälliger, dann oft als diplomatisch bezeichneten Verrenkungen.

Als wesentlichen Erfolg gegen die unlautere Konkurrenz durch Inlandsfahrten von Frächtern aus EU-Staaten mit teilweise eklatant niedrigeren Personalkosten konnte Moder eine Verstärkung der behördlichen Kontrolltätigkeit und Verschärfung der Strafpraxis durchsetzen – ein durchaus nicht kleiner Tropfen auf einem heißen Stein. An rechtliche Grenzen wiederum stoßen seine nicht minder vehementen Bemühungen zur Eindämmung von Schwarzfahrten durch Unbefugte – das Gesetz sieht hier ein Verwaltungsstrafverfahren mit Geldstrafen vor, nicht jedoch ein sofortiges Abstellen der eingesetzten Fahrzeuge.

Die Initiative ergriff Albert Moder auch im Hinblick auf Verkehrsbeschränkungen wie Gewichtsbeschränkungen von Verkehrswegen und die Anordnung zeit- und damit kostenintensiver Umleitungen als Folge von Unfällen oder witterungsbedingten Sperren; seine Forderung nach fixen Ausweichrouten und einem entsprechenden Einsatzplan für Exekutive, Feuerwehr und Straßendienst wurde letztlich von den zuständigen Behörden aufgegriffen und auf einigen Strecken ein Notfallplan erarbeitet.

Zahlreiche weitere Erfolge und Teilerfolge runden die Erfolgsbilanz ab. Es liegt dabei in der Natur der Sache, dass trotz beachtlicher Erfolge in der Interessenvertretung die wirtschaftliche Situation einzelner Mitgliedsbetriebe in diesen schwierigen, sehr fordernden Zeiten einer Zufriedenheit wenig Raum gibt – zu enge Grenzen sind im Konzert widerstreitender Interessen in Bevölkerung und Politik den Chancen und Möglichkeiten einer Fachgruppe gezogen, Erfolge auf der ganzen Linie zu erzielen.

Albert Moder ging es in Ausübung seiner Funktion nie darum, sich allenfalls beliebt zu machen – er scheute keine harte fachliche Auseinandersetzung, wenn es darum ging, die Position des Güterbeförderungsgewerbes zu verbessern – sein erfolgreiches Wirken wird Ansporn für die künftige Arbeit der Fachgruppe sein.



## Kommentar

**Mag. Oliver Käfer**

ehemaliger Fachgruppengeschäftsführer für das Güterbeförderungsgewerbe

Auf Franz Glanz folgte Albert Moder als Sprecher der steirischen Transporteure. Die Zeit war geprägt von der Umsetzung des Road Pricing, der Osterweiterung, des Ausflaggens heimischer Betriebe und einem stetigen Steigen der Treibstoffkosten. Die Einführung des digitalen Kontrollgeräts und das dadurch plötzliche rigorose Bestrafen von Minuten-Übertretungen der Lenk- und Ruhezeiten war man in der Branche auch nicht gewohnt. Auch die Rundholzfrächter waren plötzlich mit einer neuen Art der Ladungssicherung konfrontiert. In dieser Zeit des großen Wandels wusste man oft gar nicht, welches neue

Thema das Fachgruppenbüro in der Früh zu erwarten hatte. Auch der Streik der österreichischen Transporteure mit der gemeinsamen Sternfahrt nach Wien und der Pressekonferenz vor dem Café Landtmann fiel in diese Zeit. Nicht zu vergessen, hielten auch die Manipulationen von Transportunternehmen bei den Tachografen die Branche in Atem. Wahrscheinlich könnte ich als damaliger Geschäftsführer ein Tagesseminar machen, um über die täglichen stundenlangen Tag- und Nacht-Diskussionen mit Albert zu erzählen. Für andere Branchen, deren Geschäftsführung ich auch hatte, blieb zu dieser Zeit für deren Interessenvertretung eigentlich kaum Zeit. Albert machte die schon lange existierende Marke „Friends on the Road“ zu einer echten Marke, die in Österreich heute nicht mehr wegzudenken ist. Es wurde der PR-Beitrag als Teil der Grundumlage diskutiert und bei uns eingeführt, um diese so wichtige Image-Aktion als unverzichtbare und effiziente Werbung für die Branche umsetzen zu können. Ständiges Anzeigen von gewerberechtlichen Übertretungen wie illegale Kabotage und illegale Güterbeförderung standen wie auch heute noch an der Tagesordnung. In dieser Zeit konnten wir auch erstmals viele 100.000e Euro an Förderungen für steirische Transportunternehmen für den Ankauf von schadstoffarmen Lkw an Land ziehen.

Mit Albert gemeinsam zu arbeiten war mehr als eine Herausforderung und auch nicht immer ganz einfach. Wir waren nicht immer einer Meinung.

Ich wünsche vor allem auch der Familie von Albert jetzt mehr gemeinsame Stunden und weiterhin alles Gute und dem Transportunternehmen weiterhin viel Erfolg.





Übersicht über die KV-Abschlüsse 2017 im Güterbeförderungsgewerbe

Nachdem nun alle Kollektivverträge im Güterbeförderungsgewerbe abgeschlossen und auch unterschrieben sind, sind die Kollektivverträge in Kraft und auch auf der Website unter [www.wko.at/stmk/transporteure](http://www.wko.at/stmk/transporteure) abrufbar.

Kollektivverträge für das Güterbeförderungsgewerbe 2017 - Übersicht			
	Arbeiter (konzess. Gütfbew.)	Angestellte (konzess. Gütfbew. + KT-Gewerbe)	Kleintransporteure (Arbeiter im KT-Gewerbe)
Gültig ab	1.1.2017		1.1.2017
Erhöhungen	+ 2,7 % auf KV-Stundenlöhne (keine IST-Löhne!), Zulagen und Lehrlingsentschädigung	+2,8 % auf KV-Gehälter und Lehrlingsentschädigungen (Keine Ist-Gehälter!)	+ C 0,20 auf die KV- Stundenlöhne (keine IST-Löhne!)
Änderungen	<b>Ergänzungen bei Punkt 8. Einsatzzeit bei Artikel VIa – sonstige arbeitszeitrechtliche Bestimmungen</b> Die hinzugefügten Ergänzungen (Punkt 8 b bis e), u.a. zu Teilen der Einsatzzeit, die keine Arbeitszeit darstellen, Unterbrechungen der Arbeitszeit oder zur Dokumentation, entsprechen der bisher gelebten Rechtsauffassung der KV Partner.	<b>Einfügung von Punkt 5 bei Artikel VI – Mehrarbeitsleistung – Sonn- und Feiertagsarbeit</b> (befristet bis zum nächsten KV Abschluss)  Unter bestimmten Voraussetzungen ist während der Feiertagsruhe die Planung und Disposition bei der Abwicklung von Kundenaufträgen im internationalen Verkehr, soweit die damit zusammenhängenden Tätigkeiten für die Aufrechterhaltung des Betriebes erforderlich sind, zulässig.	<b>Neu: Punkt 7. bei Artikel XIII-Urlaubszuschuss und Weihnachtsremuneration:</b> Bei wechselndem Arbeitszeitausmaß wird die durchschnittlich geleistete Normalarbeitszeit in der Bezugsperiode herangezogen.
	<b>Neu: Punkt 7. bei Artikel XIII-Urlaubszuschuss und Weihnachtsremuneration:</b> Bei wechselndem Arbeitszeitausmaß wird die durchschnittlich geleistete Normalarbeitszeit in der Bezugsperiode herangezogen.  <b>Artikel XVI – Abfertigung</b> Punkt 1: Bei Tod des Dienstnehmers gebührt der volle Anspruch [...] - Streichung von „durch Arbeitsunfall“  <b>Lohn- und Zulagenordnung:</b> Buchstabe A: Zusammenrechnung von Dienstzeiten bei demselben Arbeitgeber, die keine längeren Unterbrechungen als jeweils 4 Monate aufweisen.  Buchstabe A: Anrechnung von Vordienstzeiten als Berufskraftfahrer mit Lehrabschlussprüfung max. bis 15 Jahre  Die Erschwerniszulage „Umstellen/Umtragen von Klavieren“ wird gestrichen.	<b>Neu: Punkt 1. bei Artikel X – Auflösung des Dienstverhältnisses</b> Der erste Monat des Dienstverhältnisses gilt als Probemonat, [...] danach unterliegt das Arbeitsverhältnis den gesetzlichen bzw. kollektivvertraglichen Kündigungsbestimmungen.  <b>Neu: Punkt 5. bei Artikel XII-Urlaubszuschuss und Weihnachtsremuneration:</b> Bei wechselndem Arbeitszeitausmaß wird die durchschnittlich geleistete Normalarbeitszeit in der Bezugsperiode herangezogen.  <b>Artikel XIII – Lehrlingsentschädigung und Weiterbildung</b> Neu: Angabe von absoluten Eurobeträgen  <b>Ergänzung von Punkt 6. sowie Einfügung von Punkt 8 bei Artikel XV – Gehaltsregelung</b> 6. Anrechnung von Vordienstzeiten bzw. Berufsjahre im Angestelltenverhältnis 8. Gehaltsregelung für Praktikanten, die ein Pflichtpraktikum absolvieren	

Onlineratgeber Lkw-Fahrverbot: Abfragen, ob man fahren darf

Die Wirtschaftskammern Österreichs haben ihren Onlineratgeber zum Lkw-Fahrverbot in Österreich überarbeitet und die neuen Regeln von Tirol und dem Burgenland eingearbeitet. Das unter <http://lkwfahrverbot.wko-ratgeber.at> zu findende Angebot berücksichtigt alle Fahrverbote auf Autobahnen und Schnellstraßen: und zwar die klassischen Fahrverbote wie Wochenendfahrverbot, aber auch die neuen Umweltfahrverbote mit ihren Abgasplaketten. Es zeigt auch auf, wo man schon Abgasplaketten benötigt. Die Abfragen können für eine bestimmte Fahrt bis zu einem Jahr im Voraus getätigt werden. Als Ergebnis bekommt man eine individuelle Zusammenfassung der geplanten Fahrt, die man auch ausdrucken kann. Link: <http://lkwfahrverbot.wko-ratgeber.at/>

LSD-BG-Änderungen zum 1. Jänner 2017  
Betroffenheit und Auswirkungen auf den (ausländischen) Transportbereich!

Das Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz (LSD-BG) wurde im Juni 2016 umfassend novelliert und trat „mit 1. Jänner 2017 in Kraft und ist auf Sachverhalte anzuwenden, die sich nach dem 31. Dezember 2016 ereignen.“ Das Bundesblatt dazu, finden Sie unter: <http://tinyurl.com/kcmdgsx>

**Geltungsbereich**  
Die Bestimmungen des LSD-BG treffen nun auch vollinhaltlich Sachverhalte der Güterbeförderung nach Österreich (bilaterale Verkehre) und innerhalb (Kabotage) von Österreich. Lediglich **Transitfahrten** durch Österreich sind von der Anwendung ausgenommen. Hierzu heißt es:

§ 1 (5) Dieses Bundesgesetz **findet keine Anwendung**, wenn der Arbeitnehmer **ausschließlich** zur Erbringung folgender Arbeiten von geringem Umfang und kurzer Dauer nach Österreich entsandt wird: [...]

[...] die **Tätigkeit als mobiler Arbeitnehmer** oder als Besatzungsmitglied (§ 4 der Schiffsbesatzungsverordnung, BGBl. II Nr. 518/2004) in **der grenzüberschreitenden Güter- und Personenbeförderung (Transportbereich), sofern die Arbeitsleistung ausschließlich im Rahmen des Transitverkehrs erbracht** wird und nicht der gewöhnliche Arbeitsort in Österreich liegt,

**Meldepflichten**  
Hierzu heißt es im § 19 (1): **Arbeitgeber und Überlasser mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat oder EWR-Staat oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft haben die Beschäftigung von nach Österreich entsandten Arbeitnehmern und nach Österreich überlassenen Arbeitskräften zu melden. Die Meldung hat für jede Entsendung oder Überlassung gesondert zu erfolgen.** Nachträgliche Änderungen bei den Angaben gemäß Abs. 3 oder Abs. 4 sind unverzüglich zu melden. Ein Beschäftigter, der einen Arbeitnehmer zu einer Arbeitsleistung nach Österreich entsendet, gilt in Bezug auf die Meldepflichten nach diesem Absatz und den Abs. 2 und 3 als Arbeitgeber.

Sowie (§ 19 (3)):

(3) Die Meldung nach Abs. 1 hat für jede Entsendung gesondert zu erfolgen und hat folgende Angaben zu enthalten; nachträgliche Änderungen bei den Angaben sind unverzüglich zu melden:

1. Name, Anschrift und Gewerbeberechtigung oder Unternehmensgegenstand des Arbeitgebers im Sinne des Abs. 1, Umsatzsteueridentifikationsnummer,
2. Name und Anschrift der zur Vertretung nach außen Berufenen des Arbeitgebers,
3. Name und Anschrift der Ansprechperson nach § 23 aus dem Kreis der nach Österreich entsandten Arbeitnehmer oder der in Österreich niedergelassenen zur berufsmäßigen Parteienvertretung befugten Personen (§ 21 Abs. 2 Z 4),
4. Name und Anschrift des (inländischen) Auftraggebers (Generalunternehmers),
5. die Namen, Anschriften, Geburtsdaten, Sozialversicherungsnummern und zuständigen Sozialversicherungsträger sowie die Staatsangehörigkeit der nach Österreich entsandten Arbeitnehmer,
6. Zeitraum der Entsendung insgesamt sowie Beginn und voraussichtliche Dauer der Beschäftigung der einzelnen Arbeitnehmer in Österreich, Dauer und Lage der vereinbarten Normalarbeitszeit der einzelnen Arbeitnehmer,
7. die Höhe des dem einzelnen Arbeitnehmer nach den österreichischen Rechtsvorschriften gebührenden Entgelts und Beginn des Arbeitsverhältnisses beim Arbeitgeber,
8. Ort (genaue Anschrift) der Beschäftigung in Österreich (auch andere Einsatzorte in Österreich),
9. in den Fällen des § 21 Abs. 2 Angabe der Person (genaue Anschrift) oder der Zweigniederlassung (genaue Anschrift), bei der die Meldeunterlagen und Lohnunterlagen bereitgehalten werden,
10. die Art der Tätigkeit und Verwendung des Arbeitnehmers unter Berücksichtigung des maßgeblichen österreichischen Kollektivvertrages,
11. sofern für die Beschäftigung der entsandten Arbeitnehmer im Sitzstaat des Arbeitgebers eine behördliche Genehmigung erforderlich ist, jeweils die ausstellende Behörde sowie die Geschäftszahl, das Ausstellungsdatum und die Geltungsdauer oder eine Abschrift der Genehmigung,
12. sofern die entsandten Arbeitnehmer im Sitzstaat des Arbeitgebers eine Aufenthaltsgenehmigung benötigen, jeweils die ausstellende Behörde sowie die Geschäftszahl, das Ausstellungsdatum und die Geltungsdauer oder eine Abschrift der Genehmigung.

Die **Meldung der Fahrer** von grenzüberschreitenden Transporten und Kabotagetransporten nach § 19 Abs. 3 Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz (LSD-BG) erfolgt ⇒

Die **Meldung der Fahrer** von grenzüberschreitenden Transporten und Kabotagetransporten nach § 19 Abs. 3 Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz (LSD-BG) erfolgt ⇒



mittels des elektronischen Formulars **ZKO 3** (online ausfüllbar): <https://http://tinyurl.com/mvq3x7m> (das Formular ist in folgenden Sprachen abrufbar: [ Deutsch | Čeština | English | Español | Hrvatski | Italiano | Magyar | Polski | Română | Slovenščina | Slovensky ])

Zu den „Mobilen Arbeitnehmern“ (= Fahrer) heißt es in den Erklärungen (grüner Button) unter Punkt 7. des Formulars (Angabe zur verpflichtenden Bereithaltung der Meldeunterlagen UND Lohnunterlagen gemäß § 19 Abs. 3 Z 9 LSD-BG):

#### Mobile Arbeitnehmer

Betreffend mobiler Arbeitnehmer im Transportbereich (Güter- und Personenbeförderung auf dem Schienen-, Land-, Luft- oder Wasserweg) hat die Meldung VOR Einreise in das Bundesgebiet zu erfolgen. **Die Meldeunterlagen sind ausschließlich im Fahrzeug (= der Beschäftigungsort) bereitzuhalten.**

Im Falle der Spontan-Kabotage gilt: **Meldung VOR Arbeitsaufnahme!** Aber sonst gilt: Meldeunterlagen (ZKO-Meldung und SV-Unterlagen) sind zwingend im Fahrzeug bereitzuhalten.

Hinweis: Im Transitverkehr (Durchreise, Durchfuhr in Österreich und OHNE Kabotage) ist keine Meldung zu erstatten.

#### Welche Formulare sind bereitzuhalten?

Am Ort in Österreich, an dem die entsandten oder überlassenen Arbeitnehmer/innen zum Einsatz kommen, müssen die folgenden Unterlagen bereitgehalten werden:

- das Sozialversicherungsdokument A1 – siehe dazu Menüpunkt Anmeldung zur Sozialversicherung
- eine Kopie der Meldung der Entsendung – siehe dazu Menüpunkt Meldepflichten

- **Lohnunterlagen**, aus denen jedenfalls hervorgeht, welches **Entgelt** den Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen **während ihrer Beschäftigung in Österreich** tatsächlich ausbezahlt wird.

#### Zu diesen Unterlagen zählen:

- ✦ der Arbeitsvertrag oder eine schriftliche Aufzeichnung über den Inhalt des Arbeitsvertrags;
- ✦ Lohnzettel, Lohnzahlungsnachweise des Arbeitgebers/der Arbeitgeberin oder Banküberweisungsbelege;
- ✦ Lohnaufzeichnungen;
- ✦ Unterlagen betreffend die Lohneinstufung.

Diese Unterlagen müssen in **deutscher Sprache** vorliegen. Die Verpflichtung zur Bereithaltung der Lohnunterlagen am Arbeits-(Einsatz-) Ort trifft bei Entsendungen den Arbeitgeber/die Arbeitgeberin, bei Überlassungen den Beschäftigten/die Beschäftigtenin.

Quelle: [http://www.entsendeplattform.at/cms/Z04/Z04\\_5.5/formalitaeten/unterlagen](http://www.entsendeplattform.at/cms/Z04/Z04_5.5/formalitaeten/unterlagen)



#### Welcher Lohn ist mindestens zu bezahlen?

**Arbeitnehmer/innen, die zur Arbeitsleistung nach Österreich entsandt werden, haben Anspruch auf zumindest jenes Entgelt, das in Österreich nach Gesetz, Verordnung oder Kollektivvertrag zusteht.**

Nach Österreich überlassene Arbeitnehmer/innen haben Anspruch auf jenes Entgelt, das im Kollektivvertrag für den Beschäftigtenbetrieb in Österreich oder das im Kollektivvertrag für die Arbeitskräfteüberlassung vorgesehen ist.

**Unternehmen, die Arbeitnehmer/innen nach Österreich entsenden oder überlassen, sind verpflichtet, zumindest den in Österreich geltenden Mindestlohn auszubezahlen.**

**Die konkrete Höhe des Mindestlohns ist in Österreich nicht durch Gesetz geregelt, sondern ergibt sich im Regelfall aus dem Kollektivvertrag, der für die Branche und die Tätigkeit anzuwenden ist.**

Eine Entlohnung unterhalb des Mindestniveaus ist in Österreich mit hohen Geldstrafen verbunden. Unabhängig davon können Arbeitnehmer/innen die Differenz bei Gericht einklagen (letzteres gilt für das Güterbeförderungsgewerbe nicht).

Quelle: [http://www.entsendeplattform.at/cms/Z04/Z04\\_2/mindestlohn](http://www.entsendeplattform.at/cms/Z04/Z04_2/mindestlohn)

Weitere Informationen finden Sie auch unter: [www.entsendeplattform.at](http://www.entsendeplattform.at)

## Grenzüberschreitende Dienstleitung von Selbstständigen

Selbstständig Erwerbstätige (Einzelunternehmerin/Einzelunternehmer ohne Arbeitnehmerin/Arbeitnehmer), welche eine Werksvertragsleistung erbringen (Ein-Mann-Unternehmer) unterliegen nicht der Verpflichtung einer Meldung einer Entsendung; sie haben sich nicht mit dem Formular ZKO3 zu entsenden!

Selbstständige Erwerbstätige bei Ausübung eines in Österreich reglementierten Gewerbes haben stattdessen

eine „grenzüberschreitende Dienstleistungsanzeige“ an das Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft zu erstatten.

Ein Unternehmen, sowie die/der selbstständig Erwerbstätige haben bei Ausübung eines in Österreich reglementierten Gewerbes, eine „grenzüberschreitende Dienstleistungsanzeige“ an das Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft zu erbringen.

Informationen dazu unter [www.bmfwf.gv.at](http://www.bmfwf.gv.at)

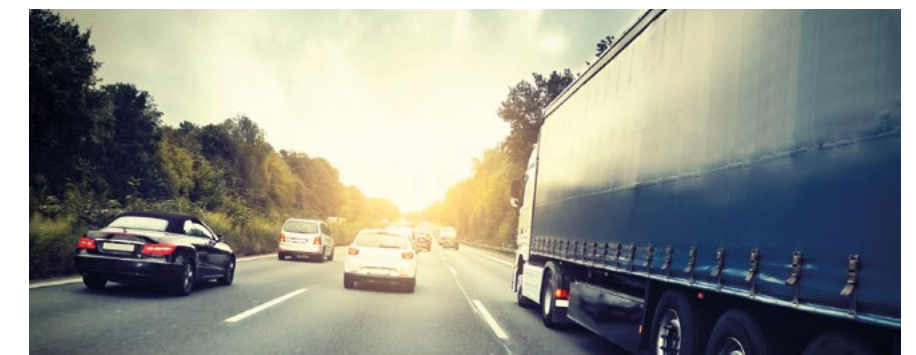
Für die Beurteilung, ob eine (echte) selbstständige Vertragserfüllung (i. d. R. Werkvertrag) stattfindet, ist der wahre wirtschaftliche Gehalt und nicht die äußere Erscheinungsform des Sachverhalts ausschlaggebend. Der alleinige Besitz einer Gewerbeberechtigung ist nicht ausreichend (§ 2 Abs. 1 LDS-BG).

## 34. KFG-Novelle

Die 34. KFG-Novelle ist am 13. Jänner 2017 im Bundesgesetzblatt (Teil I Nr. 9/2017) erschienen. Die Novelle enthält zahlreiche Änderungen, die auch den tatsächlichen gelebten Verkehr betreffen.

Auf einige wesentliche Änderungen wird kurz hingewiesen:

- Die Definition des kombinierten Verkehrs wurde abgeändert. Straßentransporte (Vor-/Nachlaufverkehre) in diesem besonderen Segment sind nur noch im Umkreis von höchstens 150 km Luftlinie zulässig. Diese Regelung tritt mit 7. Mai 2017 in Kraft.
- Der Transport von 45-Fuß-Containern wird ab 7. Mai 2017 erlaubt.
- Fahrzeuge mit alternativen Antrieb dürfen ab 7. Mai 2017 einen höheren hzG-Wert aufweisen.
- Fahrzeuge mit Elektroantrieb und einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 4250 kg, die im Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung verwendet werden, können seit dem 14. Jänner 2017 eingesetzt werden. Zu



beachten ist, dass die gewerberechtlichen Vorschriften in Bezug auf das Konzessionsrecht und die damit verbundenen Gewichtsgrenzen nach wie vor unverändert Gültigkeit haben!

- Die EU-rechtlich geregelten technischen Unterwegskontrollen für Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4 sowie gewerblich genutzte Zugmaschinen der Fahrzeugklasse T5 (bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit größer 40 km/h) und die dazugehörigen Bestimmungen werden ab 20. Mai 2018 angewendet.
- Die Verwendung von Radar- oder Laserblocker ist seit dem 14. Jänner 2017 verboten.
- Der neu eingeführte § 101a KFG betreffend Gewichtsangaben bei Containertransporten ist ab 7.

Mai 2017 anzuwenden.

- Das abgeänderte Risikobewertungssystem mit den zusätzlich zu berücksichtigten Punkten wird mit 1. Juli 2017 in Kraft treten.
- Die Bestimmungen zur Fahrschuldatenbank gelten ab 1. Jänner 2018.
- Die erweiterte Staffelung der Strafkategorien (siehe § 134 Abs. 1 b KFG) gilt seit 14. Jänner 2017.
- Der öffentlich viel diskutierte sogenannte Beifang im Rahmen der bildgebenden Verkehrsüberwachung (z. B. mit Handy telefonieren während der Geschwindigkeitskontrolle) ist seit 14. Jänner 2017 statthaft.

Das Bundesgesetzblatt ist unter [www.wko.at/stmk/transporteure](http://www.wko.at/stmk/transporteure) abrufbar.



28. StVO-Novelle

Verbesserungen für Werttransporte/E-Fahrzeuge (Ladevorgang) betreffend Halte- und Parkverbote (Zusatztafel) erreicht

Mit der Novelle der 28. Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist nun geklärt, dass die privaten Werttransportanbieter bei der Zustellung und Abholung von Bargeld oder Edelmetallen an Halte- und Parkverbote nicht gebunden sind. Diese Bestimmung ist seit 14. Jänner 2017 in Kraft. Sie enthält u. a. für Werttransporte im § 26a folgende Verbesserung:

Frühere Fassung

- (4) Die Lenker
- 1. von Fahrzeugen der Österreichischen Post Aktiengesellschaft und der Telekom Austria Aktiengesellschaft,
  - 2. von Fahrzeugen sonstiger Post-, Paket-, Telekomunikations- oder Fernmeldedienstanbieter,
  - 3. von Fahrzeugen der Fernmeldebüros oder
  - 4. von Fahrzeugen, die im Auftrag eines der unter Z 1 oder 2 genannten Dienstanbieter fahren, sind bei der Zustellung und Abholung von Postsendungen, bei der Instandhaltung von Telekommunikations- oder Fernmeldeeinrichtungen sowie bei Einsätzen der Funküberwachung an Halte- und Parkverbote nicht gebunden, sofern dies der Betriebseinsatz erfordert und der übrige Verkehr dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Des Weiteren wurde im Bereich der E-Mobilität folgende Möglichkeit der Zusatztafel bei Halte-/Parkverboten eingeführt (§ 54 lit. m):

m) ausgenommen



Eine solche Zusatztafel unter dem Zeichen ‚Halten und Parken verboten‘ zeigt an, dass das Halte- und Parkverbot nicht für ein von außen aufladbares Kraftfahrzeug mit einem Antriebsstrang, der mindestens einen nicht-peripheren elektrischen Motor als Energiewandler mit einem elektrisch aufladbaren Energiespeichersystem, das extern aufgeladen werden kann, enthält (Elektrofahrzeug), während des Ladevorgangs gilt.

Neufassung

- (4) Die Lenker
- 1. von Fahrzeugen der Österreichischen Post Aktiengesellschaft und der Telekom Austria Aktiengesellschaft,
  - 2. von Fahrzeugen sonstiger Post-, Paket-, Telekomunikations- oder Fernmeldedienstanbieter,
  - 3. von Fahrzeugen von Werttransportanbietern,
  - 4. von Fahrzeugen der Fernmeldebüros oder
  - 5. von Fahrzeugen, die im Auftrag eines der unter Z 1 bis 3 genannten Dienstanbieter fahren, sind bei der Zustellung und Abholung von Postsendungen, bei der Instandhaltung von Telekommunikations- oder Fernmeldeeinrichtungen, bei der Zustellung und Abholung von Bargeld oder Edelmetallen sowie bei Einsätzen der Funküberwachung an Halte- und Parkverbote nicht gebunden, sofern dies der Betriebseinsatz erfordert und der übrige Verkehr dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.



Foto: © Olivier Le Moal / Fotolia.com

Luftreinhalteverordnung 2016 Burgenland – Lkw-Fahrverbote

Am 21. Jänner 2017 ist, wie bereits angekündigt, die neue Luftreinhalteverordnung („Feinstaubverordnung“) für das Burgenland in Kraft getreten. Somit gelten bestimmte Lkw-Fahrverbote.

Betroffen sind ALLE Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge mit einem Euro-0-Motor, Euro-1-Motor und Euro-2-Motor (N1, N2, N3). Das Fahrverbot enthält keine Einschränkung bezüglich der Gewichtsklasse der Lkw. Daher sind auch Fahrten mit alten Klein- und Kleinst-Lkw verboten (z. B. Fiskal-Lkw, Kleintransporter, Business-Vans oder Geländewagen, die als Lkw zugelassen sind). Da die Fahrverbote für Lkw, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge gelten, sind Sonderkraftfahrzeuge, selbst fahrende Arbeitsmaschinen und ähnliche Fahrzeuge (z. B. Wohnmobile) nicht vom Fahrverbot betroffen. Nur jene Kraftfahrzeuge, die im Zulassungsschein die Eintragung Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeug oder Sattelzugfahrzeug aufweisen, sind vom Fahrverbot betroffen!

Es gelten folgende Umsetzungsfristen, die wir für unsere Unternehmen mit der Landesregierung aushandeln konnten:

**Fahrverbot für Euro 0:** gilt ab Inkrafttreten der VO (Tag nach der Veröffentlichung im Landesgesetzblatt, das ist der 21. Jänner 2017) Übergangsfrist: 1 Jahr ab Inkrafttreten des Fahrverbots (gilt nur für die Unternehmer, die bisher aufgrund der Ziel- und Quellverkehrsregelung ausgenommen waren.) Fahrverbot gilt daher **ab 21. Jänner 2018**

**Fahrverbot für Euro 1:** Inkrafttreten ab 1. Oktober 2017 Übergangsfrist: 3 Jahre ab Inkrafttreten des Fahrverbots Fahrverbot gilt daher **ab 1. Oktober 2020**

**Fahrverbot für Euro 2:** Inkrafttreten ab 1. Oktober 2018 Übergangsfrist: 3 Jahre ab Inkrafttreten des Fahrverbots Fahrverbot gilt daher **ab 1. Oktober 2021**

**Zusatzbestimmung für Euro 0 bis Euro 2:** Die Übergangsfristen gelten nur sofern jeweils die Kraftfahrzeuge vor dem 1. November 2016 für denselben Unternehmer zum Verkehr zugelassen waren.

**Kennzeichnungspflicht:** ab 1. Oktober 2017

Alle Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge, welche vom Fahrverbot für Euro 0, Euro 1 und Euro 2 ausgenommen sind, sind mit einer Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette zu kennzeichnen. Die Abgasplakette erhält man kostenpflichtig in jeder Autowerkstätte. Die Plakette ist sinnvollerweise bei der nächsten jährlichen Überprüfung des Lkw anzubringen.

**Die wichtigsten Ausnahmen für die Wirtschaft:**

**Generelle Ausnahmen (Auszug):**

- Bei Ausnahmen für den Werkverkehr (N1, N2) und bei überwiegend öffentlichem Interesse muss man einen Antrag bei der Behörde stellen und darf nur dann im Sanierungsgebiet fahren, wenn man den Ausnahmebescheid mitführt und die IG-L-Plakette auf

- dem Auto angebracht hat.
- Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, Fahrzeuge des Straßendienstes, der Bahnerhaltung, der Wasser- und Energieversorgung, der Kanalwartung und der Müllabfuhr sowie Fahrzeuge im Einsatz im Katastrophenfall (gilt auch für Lkw, die in deren Auftrag fahren).
- Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft (nur land- oder forstwirtschaftliche Haupttätigkeit),
- Fahrzeuge, für deren Benützung im Sanierungsgebiet ein im Einzelfall zu prüfendes überwiegendes öffentliches Interesse besteht (Ausnahmegenehmigung, mit IG-L- Kennzeichnung).
- Bestimmte Fahrzeuge zum Flugplatzbetrieb
- Fahrzeuge mit monovalentem Methangantrieb oder ausschließlich elektrischem Antrieb

**Ausnahmen im Maßnahmenkatalog für das Burgenland:**

- Lkw mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten;
- Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung im Rahmen des Schaustellergewerbes bestimmt sind (Verwendungsbestimmung: Kennziffer 28);
- Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung im Rahmen des Marktfahrgewerbes bestimmt sind (Bestätigung wird durch das Landesgremium des Markt-, Straßen- und Wanderhandels ausgestellt);
- Lkw, die zur Verwendung als Fahrschulfahrzeug bestimmt sind (für Euro 1 und Euro 2; Verwendungsbestimmung: Kennziffer 27);
- Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge, ⇨



- bei Fahrten zu und von Vertragswerkstätten zum Zwecke von Reparaturen oder Wartungsarbeiten sowie zu Landesprüfstellen;
- Bei Nachweis, dass die angegebenen Abgasgrenzwerte für PM10 nicht überschritten werden (z. B. aufgrund einer entsprechenden Filtervorrichtung);
  - Kraftfahrzeuge bis 12 t hzG mit Euro 1 Motor (oder besser), die im Werkverkehr im Sanierungsgebiet durch Unternehmer verwendet werden, deren gesamte Lastkraftwagenflotte maximal 4 Lkw, Sattelkraftfahrzeuge oder Sattelzugfahrzeuge umfasst (mit IG-L-Kennzeichnung);
  - Historische Fahrzeuge (erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Fahrzeug, älter als 30 Jahre und in die Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen);
  - Kraftfahrzeuge des Bundesheeres;
- Zum Nachweis dieser Ausnahmetatbestände ist keine Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette erforderlich. Lenkerinnen und Lenker von Kraftfahrzeugen, für die Ausnahmetatbestände in Anspruch genommen werden, haben entsprechende Nachweise mitzuführen und diese auf Verlangen der Organe der Straßenaufsicht und der Bundespolizei vorzulegen.

- Unter **Lkw mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten** wird folgendes verstanden:
- Es muss sich um einen Lkw mit Fahrgestell handeln (meist Lkw der Klassen N2 und N3).
  - Es muss sich um einen Aufbau, nicht um Einbauten handeln.
  - Der Spezialaufbau ist speziell für diesen Lkw gefertigt.
  - Der Spezialaufbau ist dann sehr kostenintensiv, wenn die Kosten bei Neuanschaffung nach derzeitigem Stand der Technik rund 100.000 Euro betragen oder
  - wenn die Kosten des Spezialaufbaus (samt Umbaukosten) mehr

als 100 % der Kosten des Zugfahrzeugs ausmachen. Es gelten Nettobeträge, Montagekosten sind zu berücksichtigen. Wenn die Kosten des Aufbaus nicht mehr feststellbar sind, sind die Kosten eines vergleichbaren Fahrgestells mit vergleichbarem Aufbau heranzuziehen (Kostenvoranschlag). Als Nachweis ist die alte Rechnung oder ein entsprechender Kostenvoranschlag für einen neuen Lkw mit Aufbau mitzuführen. Die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde (BH, Magistrat) kann auf Wunsch nach Vorlage der Unterlagen auch kostenfreie Bestätigungen ausstellen, dass ein sehr kostenintensiver Spezialaufbau vorliegt. Aus überwiegendem öffentlichen Interesse kann auch eine individuelle, zeitlich befristete Ausnahmegewilligung für Fahrten durch das Sanierungsgebiet beantragt werden. Diese ist bei der Bezirkshauptmannschaft bzw. beim Magistrat zu beantragen (IG-L-Kennzeichnung). Ob ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegt, ist auf Antrag des Zulassungsbesitzers zu prüfen. Der Antragsteller hat glaubhaft zu machen, dass die Fahrt weder durch organisatorische Maßnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann. Die Ausnahme ist von der Behörde befristet, höchstens aber für drei Jahre zu teilen.

**Verkehrszeichen**  
Die Fahrverbote (IG-L-Maßnahmenkatalog) wurden im Landesgesetzblatt kundgemacht und gelten unmittelbar aufgrund der Kundmachung. Eine Aufstellung von eigenen Straßenverkehrszeichen erfolgt nicht.

**Kennzeichnung der Fahrzeuge**  
**Kennzeichnungspflicht:**  
**ab 1. Oktober 2017**  
Alle Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge, welche vom Fahrverbot für Euro 0, Euro 1



und Euro 2 ausgenommen sind, sind mit einer Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette zu kennzeichnen. Die Abgasplakette erhält man kostenpflichtig in jeder Autowerkstätte. Die Plakette ist sinnvollerweise bei der nächsten jährlichen Überprüfung des Lkws anzubringen. Lkw, die von einem Ausnahmetatbestand betroffen sind, brauchen nicht mit einer Abgasplakette gekennzeichnet werden (z. B. Kleinunternehmerausnahme, öffentliches Interesse, sehr kostenintensive Spezialaufbauten, Verwendung im Rahmen des Schaustellergewerbes, Marktfahrgewerbes, als Fahrschulfahrzeug usw.).



Daher empfehlen wir, die Pickerlüberprüfung im Jahr 2017 dazu zu nutzen, die Abgasplakette auf den Lkw kleben zu lassen. Diese Plakette wird für neue Lkw vom Händler ausgegeben, bei bereits zugelassenen Lkw von einer Autowerkstatt (mit Berechtigung zur Pickerlkontrolle) ausgegeben. Für die Plakette und Dienstleistung verlangen die Betriebe eine Vergütung nach dem zeitlichen Aufwand.

Das Aufkleben auf der Innenseite der Windschutzscheibe (neben oder unter dem § 57a-Pickerl) darf bei Lkw bis 3,5 t hzG nur vom Betrieb erfolgen. Bei Lkw über 3,5 t hzG darf die Anbringung durch den Unternehmer oder seinen Mitarbeiter erfolgen. Welche Abgasklasse der Lkw/das Sattelkraftfahrzeug/das Sattelzugfahrzeug hat, ermittelt die Werkstatt. Dazu kann sie in einer Datenbank auf <http://www.akkp.at/> nachsehen oder in einem Erlass des Verkehrsministeriums. Da die Ergebnisse aus der akkp-Datenbank aufgrund mangelhafter Angaben in den Zulassungsscheinen nicht immer stimmen, empfehlen wir den Betrieben, sich schon vor Besuch der Werkstatt selbst zu informieren, in welche Abgasklasse ihr Lkw fällt. Am sichersten erscheint derzeit die Abfrage nach der im Zulassungsschein unter V oder V9 angeführten Klasse des Abgasverhaltens (z. B. 94/12 EWG oder 1999/102A/EWG). Wenn dieses Feld im Zulassungsschein leer ist, muss man im Typenschein nachsehen. Ein Suchen im Erlass des Verkehrsministeriums nach dieser Klasse zeigt die richtige Abgasklasse an. Für Werkstätten haben wir ein eigenes Infoblatt zur Feststellung der Abgasklassen erstellt. Fahrzeuge, für die eine **individuelle Ausnahmegewilligung** erteilt wurde (Kleinunternehmerausnahme, über-

wiegend öffentliches Interesse) benötigen eine IG-L-Kennzeichnung, die von der Behörde ausgegeben wird.

Die Kennzeichnung erfolgt so, dass bei Lkw über 3,5 t höchstes zulässiges Gesamtgewicht (hzG) neben der vorderen und hinteren Kennzeichentafel, bei Kraftwagenzügen neben der vorderen Kennzeichentafel und neben der hinteren Kennzeichentafel des Anhängers, je eine kreisrunde weiße Tafel oder ein Aufkleber mit mindestens 20 cm Durchmesser befestigt sein muss.



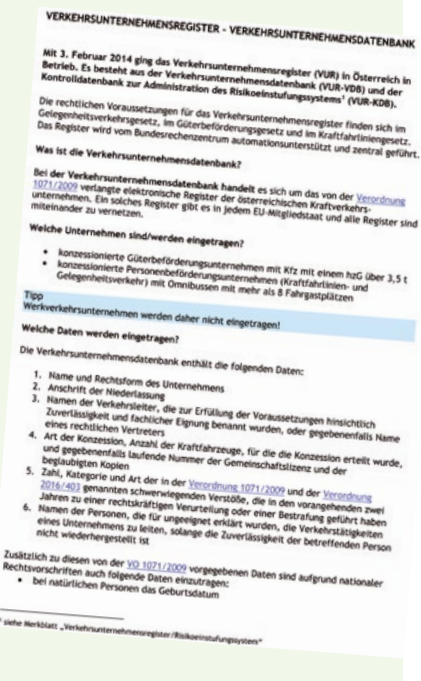
Bei Lkw bis 3,5 t hzG reicht eine Tafel neben der hinteren Kennzeichentafel, die IG-L-Tafel kann auch kleiner sein (Durchmesser mind. 15 cm).

## IG-L-Verordnung Feldkirchen

Wie bereits den Medien zu entnehmen war, wurde nunmehr auf dem Streckenabschnitt der A2 Südautobahn zwischen Graz Ost und Graz West in beiden Fahrtrichtungen eine fixe Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h verordnet. Die umfassenden Infos finden Sie unter: <http://tinyurl.com/lag7dgs>

## Merkblatt Verkehrsunternehmensregister/Verkehrsdatenbank

Die Rp-Abteilung und die Bundessparte Verkehr haben ein Merkblatt erstellt. Die umfassenden Infos finden Sie unter: <http://tinyurl.com/kcmdgsx>.





Arlbergstraßentunnel: Vollsperrung Sommer 2017

Am 24. April 2017 muss der Arlberg-Straßentunnel wegen der Sanierungsarbeiten bis 2. Oktober 2017 komplett gesperrt werden. Der internationale Güterverkehr soll nach Möglichkeit großräumig den Pass umfahren, der regionale und lokale Wirtschaftsverkehr wird über die Arlbergpassstraße geführt. Da es sich bei dieser Straße um eine hochalpine Bundesstraße mit relativ geringer Kapazität handelt, wurde eine Ziel- und Quellverkehrsregelung vorgeschrieben, die eine Nutzung dieser Verbindung als „Transitstrecke“ untersagt.

Sperre Arlberg-Tunnel 24.04.2017 – 02.10.2017



Der Arlbergtunnel ist vom 24.04.2017 bis 02.10.2017 für den gesamten Verkehr gesperrt.



Ausweichroute über die L197 Arlberg-Pass-Straße in folgendem Ausmaß:



FREIE FAHRT !



FREIE FAHRT !



**FAHRVERBOT**  
für PKW mit Anhänger > 750 kg von 1.7.-2.10.2017 an Sa, So und 15.8. von 9-17 Uhr  
24.4.-30.6. freie Fahrt!  
1.7.-2.10.: So 17 Uhr bis Sa 9 Uhr freie Fahrt!  
Sa 17 Uhr bis So 9 Uhr freie Fahrt!



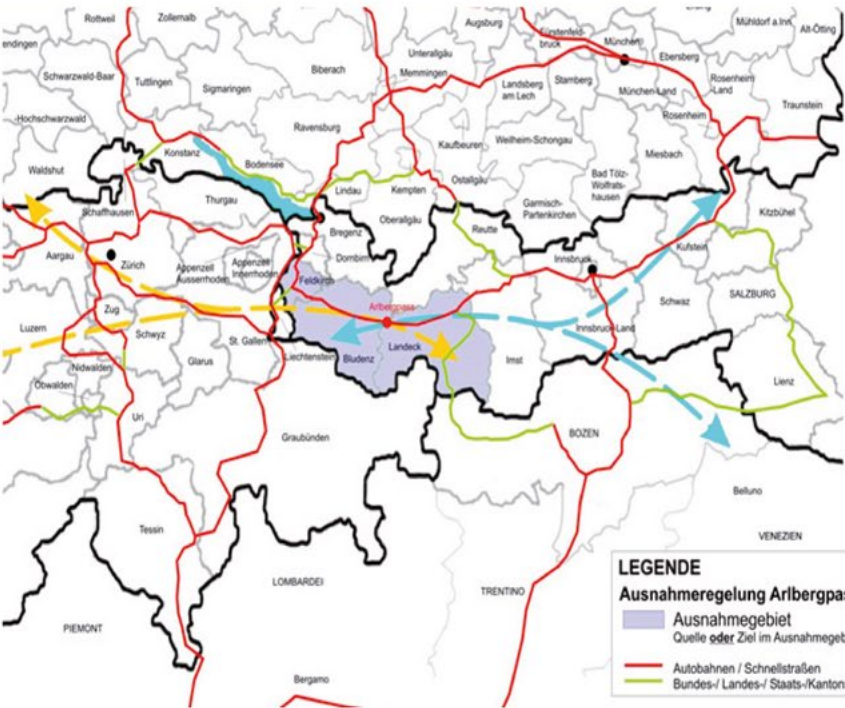
**FAHRVERBOT**  
für LKW mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge  
Ausnahmen:  
für Ziel- und/oder Quellverkehr von Sonntag 22 Uhr bis Sa 9 Uhr:



Von Samstag 9 Uhr bis Sonntag 22 Uhr und an Feiertagen von 0-22 Uhr herrscht auf der Arlberg-Pass-Straße somit absolutes Fahrverbot für LKWs mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge.  
Ab Sonntag 22 Uhr bis Samstag 9 Uhr haben LKWs mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge im Ziel- und/oder Quellverkehr freie Fahrt auf der Arlberg-Pass-Straße:

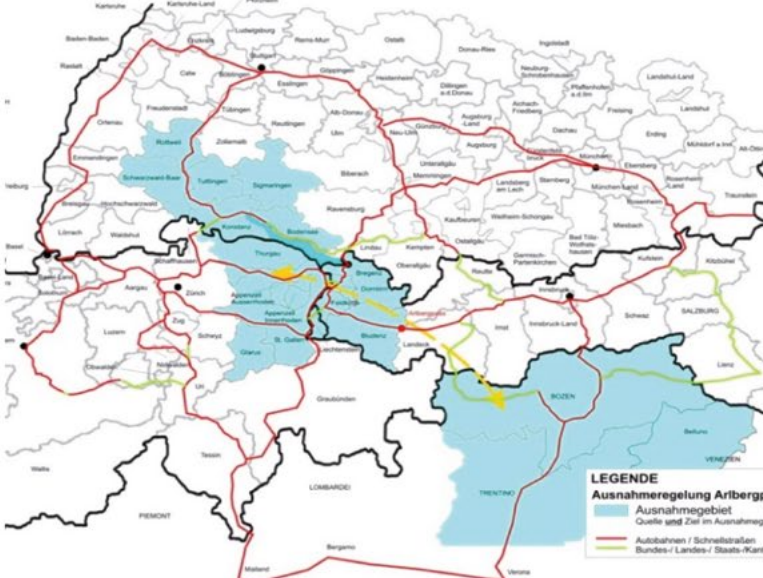
Ziel- oder Quellverkehr (Beladung oder Entladung in folgenden Bezirken):

- Bezirk Bludenz
- Bezirk Feldkirch
- Bezirk Landeck



Ziel- und Quellverkehr (Beladung und Entladung in folgenden Regionen):

- Nordwest-Südost-Verkehr:
- alle Bezirke Vorarlbergs
  - Landkreise Bodensee, Konstanz, Sigmaringen,
  - Tuttlingen, Schwarzwald-Baar, Rottweil
  - Kantone St. Gallen, Thurgau, Appenzell-Innerrhoden, Appenzell-Ausserrhoden, Glarus
  - Provinzen Bozen, Trient, Belluno

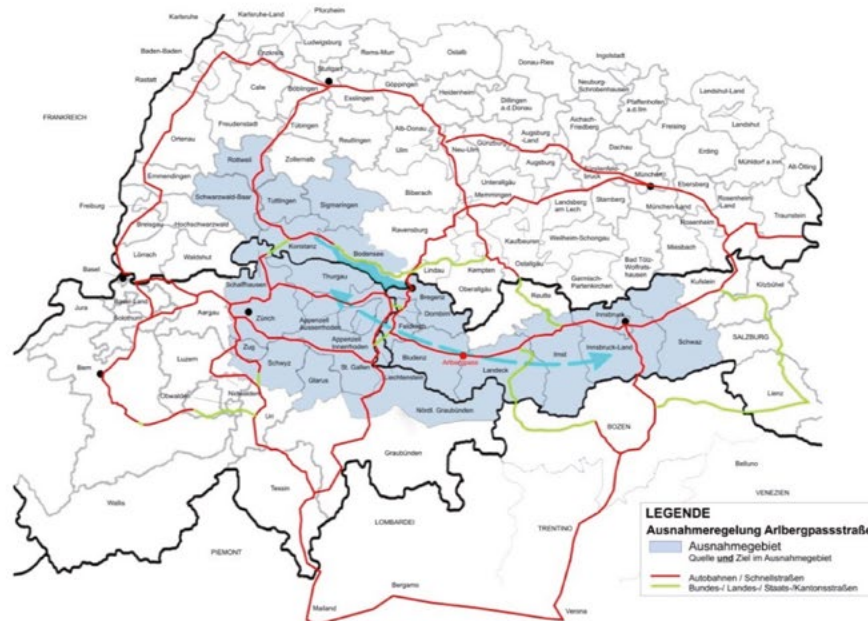




**Ziel- und Quellverkehr (Beladung und Entladung in folgenden Regionen):**

### Ost-West-Verkehr

- alle Bezirke Vorarlbergs
- Bezirke Landeck, Imst, Innsbruck-Stadt, Innsbruck-Land, Schwaz
- Liechtenstein
- Landkreise Bodensee, Konstanz, Sigmaringen, Tuttlingen, Schwarzwald-Baar, Rottweil
- Kantone St. Gallen, Thurgau, Appenzell-Innerrhoden, Appenzell-Ausserrhoden, Glarus, Schwyz, Zug, Zürich, Schaffhausen -
- alle Gemeinden des Kantons Graubünden, die nördlich der Linie Chur-Davos liegen



## Weitere Ausnahmen

- Zufahrt zur Lechtal-Bundesstraße über den Flexenpass (L198) ist jederzeit möglich.
- Fahrten mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen haben freie Fahrt.
- Fahrten mit Fahrzeugen des Straßendienstes, des Bundesheeres, der Pannenhilfe, der Abschleppdienste, des öffentlichen Sicherheitsdienstes, Fahrten im Einsatz von Katastrophenfällen, Fahrten für unaufschiebbare Reparaturen an Energieversorgungsanlagen, Schulfahrzeuge im Rahmen der Ausbildung und Prüfung zum Erwerb einer Lenkberechtigung haben ebenfalls freie Fahrt.

## Lkw - Ersatzteile - Motorschleiferei - Abschleppdienst



**CHRISTIAN**  
**reich**  
NUTZFAHRZEUG & PKW

4932 Kirchheim, Alleenweg 4  
Tel.: 07755 - 6711 • Notdienst: 0664 - 910 7000  
E-Mail: [office@reich-kfz.at](mailto:office@reich-kfz.at)

**www.reich-kfz.at**

## Schnellschuskipper - sichern Ihre Flexibilität



**Damit Sie schnell reagieren können, haben wir für Sie auf Lager:**

- ✓ Baumeisterkipper
- ✓ Abrollkipper mit Kombibrücke
- ✓ Absetzkipper
- ✓ Dreiseitenkipper
- ✓ Gesteinskipper
- ✓ Asphaltmulden
- ✓ Sattel und Anhänger

**sofort verfügbar**  
auf vielen Fahrzeugmarken!

[www.meiller.at](http://www.meiller.at)



## Flexibilität gefragt? Schnellschuskipper von Meiller

Um zusätzliche Aufträge erfüllen zu können oder Ersatzanschaffungen rasch zu tätigen, wurden von Meiller in Zusammenarbeit mit verschiedenen Fahrzeugfirmen „Schnellschuskipper“, die Ihre Flexibilität sichern, auf Vorrat produziert. Somit stehen Ihnen unterschiedlichste Fahrzeuge mit verschiedenen Aufbauten sofort zur Verfügung.

⇒ **Baumeistervipper:** Frontkränkipper in Baumeisterversion – speziell den Anforderungen im Baugewerbe angepasst – in West- bzw. Ostversion, mit durchgehender Containerbreite 2,45 m, einer Vielzahl von Meiller-Zurrsystemen und passenden Anhänger in Tiefbauweise.



⇒ **Absetzkipper:** mit Containerverriegelungen für sicheren Einsatz

- ⇒ **Dreiseitenkipper:** mit Stahlbordwänden, mit und ohne Rückwandklappe
- ⇒ **Gesteinskipper:** für harten, jedoch auch kombinierten Einsatz

⇒ **vollisolierte Meiller Asphaltmulden:** entsprechend der neuen Norm, mit Prüfzertifikat

⇒ **Kippsattel, Behältertransportanhänger und Kippanhänger**

Nützen Sie die Gelegenheit, schnell reagieren zu können. Die Meiller-Verkaufsberater ([www.meiller.at](http://www.meiller.at)) in Österreich unterstützen Sie jederzeit.







## Frankreich: Vignettenpflicht Umweltzone Paris seit 16. Jänner 2017

Der DSLV (Deutscher Speditions- und Logistikverband) informiert, dass **seit 16. Jänner 2017** alle im Ausland zugelassenen Fahrzeuge (Pkw, Lieferwagen, Lkw, Busse) beim Befahren des gesamten Stadtgebiets von Paris von Montag bis Freitag jeweils zwischen 8 und 20 Uhr im Besitz einer (Umwelt-) Plakette Crit'Air sein müssen. Paris hatte bereits im Juli 2015 im gesamten Stadtgebiet sowie innerhalb der Peripherie eine Umweltzone (ZCR – Zone à circulation restreinte) eingeführt mit dem Ziel, kurz- aber auch langfristig die Emissionen wie Stickoxide und Feinstaub in der Luft zu reduzieren. Für in Frankreich zugelassene Fahrzeuge wurde bereits seit 2015 sukzessive eine Vignettenpflicht vorgeschrieben.

Ähnlich der in Deutschland eingeführten Umweltplaketten soll die Vignette unten rechts auf die Windschutzscheibe geklebt werden. Die Vignetten sind in sechs verschiedenfarbige Kategorien eingeteilt und orientieren sich am Jahr der Erstzulassung sowie der Abgaswerte der Fahrzeuge (Euroklassen). **Bis 1. Juli 2017 ist Euro-III-Fahrzeugen noch die Einfahrt nach Paris erlaubt, danach dürfen nur noch Fahrzeuge der Euro-Klassen IV und besser Paris befahren.**

Vignetten für ausländische Fahrzeuge können unter <https://www.certificat-air.gouv.fr/demande/cgu> bestellt werden. **Seit Jänner 2017 ist auf der Website der französischen**

**Regierung ein neues Modul für im Ausland zugelassene Fahrzeuge eingerichtet (zunächst in Englisch, später dann auch in Deutsch). Ein weiteres Modul für die Vignetten-Anforderung von Unternehmen mit einem Fuhrpark von mehr als 50 Fahrzeugen soll zu einem späteren Zeitpunkt folgen.**

Der Preis der Vignetten beträgt 4,18 Euro. Sie können unter Vorlage der Fahrzeugpapiere bestellt und dem Antragsteller per Post an die in den Fahrzeugpapieren angegebene Adresse geschickt werden.

Das Fehlen einer Crit'Air-Plakette kann dann mit einem Bußgeld von bis zu 135 Euro geahndet werden.



Foto: © samett/Fotolia.com



## Frankreich: Umweltzonen – Vignette Crit'Air



Wie bereits im November vorigen Jahres kolportiert, wurde in Frankreich Anfang Juli 2016 die **Umwelt- oder Feinstaub-Plakette Crit'Air** (oder auch Luftqualitätszertifikat) und die dazugehörigen Umweltzonen, zunächst in Paris und Grenoble, eingeführt. Das Ziel ist, die Emissionen und die atmosphärischen Verschmutzungen (Stickoxide und Feinstaub) in der Luft, zu reduzieren. Ein Teil der Maßnahme ist es, nur noch neueren und schadstoffärmeren Fahrzeugen die Zufahrt zu einzelnen Zonen, den sogenannten Umweltzonen, zu gestatten. Diese Umweltzonen umfassen hauptsächlich Städte bzw. Ballungsgebiete mit erhöhten Feinstaubwerten. Hierfür werden die Fahrzeuge in Kategorien eingeteilt und erhalten eine entsprechende Feinstaubplakette. Nach und nach soll dann nur noch Fahrzeugen bestimmter Kategorien die Einfahrt in die Umweltzonen gestattet sein.

**Achtung:** Es gibt bisher nur **Umweltzonen in Paris** und „sporadische Umweltzonen bzw. Fahrverbotszonen“ in **Grenoble, Lyon und Lille**, die derzeit nur bei entsprechendem Grad der Luftverschmutzung gelten.

**Straßburg** plant ab Herbst 2017 die Feinstaubplakette einzuführen. Derzeit wird noch diskutiert, in welcher Form – ob permanent wie in Paris oder zu bestimmten Zeiten wie in Lyon oder Grenoble – die Plaketten-Pflicht kommt.

Für alle anderen Städte, Straßen etc. wird derzeit noch KEINE Vignette benötigt.

Unter nachstehendem Link finden Sie weitere Informationen zu den

Städten in Frankreich, die Umweltzonen schon eingeführt haben bzw. zu geplanten Umweltzonen:

<https://www.crit-air.fr/de/informationen-zur-critair-vignette/umweltzonen-in-frankreich/franzoesische-umweltzonen.html>

Fahrzeuge, die nicht in Frankreich zugelassen sind, d. h. Fahrzeuge von Touristen und dem sonstigen EU-Wirtschaftsverkehr, müssen die Crit'Air Vignette erst ab **1. April 2017** an ihrem Fahrzeug angebracht haben, wenn diese zu den festgelegten Zeiten in eine französische Umweltzone Zones à Circulation Restreinte (ZCR) einfahren möchten. Bis dahin genügen die Daten aus dem Fahrzeugschein.

**Bestellung der Vignette Crit'Air für im Ausland gemeldete Fahrzeuge ab sofort online möglich.**

Für die Bestellung werden die Daten aus dem Fahrzeugschein benötigt. Da die Vignette an die Adresse versandt wird, die auf dem Fahrzeugschein angegeben ist, ist es unbedingt notwendig, dass im Fahrzeugschein die aktuelle Adresse des Halters steht.

Es gibt 2 Möglichkeiten die Plakette zu bestellen:

1. Über den **Anbieter Green-zones.eu**. <https://www.crit-air.fr/nc/de/bestellshop.html>

Dieser bietet ausführliche Informationen auf Deutsch bzw. in anderen Sprachen zu den Um-

weltzonen in Frankreich und der Plakette Crit'Air. Im Bestellshop kann die Plakette für 29,65 Euro bestellt werden.

2. Über die Seite des **französischen Umweltministeriums** <https://www.certificat-air.gouv.fr/en/demande>

Die Vignette wird hier billiger angeboten (4,80 Euro), allerdings ist die Internetseite nur in die englische Sprache übersetzt.

Nach Informationen von Mitgliedsunternehmen dauert die Zusendung der Vignette nach erfolgreicher Bestellung über den Anbieter Green-zones.eu (siehe 1. Möglichkeit) derzeit 3 bis 4 Wochen, da die französische Staatsdruckerei überlastet ist. Man erhält ein Schreiben wonach ab 1. April 2017 offiziell zwar gestraft werden kann, sich dieser Zeitpunkt aber wahrscheinlich nach hinten verschieben wird. Daher wird empfohlen, in jedem betroffenen Fahrzeug eine Kopie der Bestellbestätigung mitzuführen.

Von der zuständigen französischen staatlichen Stelle wurde ein kurzer Film publiziert, der genau zeigt, wie man die Umweltvignette an einem Fahrzeug (mit bzw. ohne Windschutzscheibe) anzubringen hat: <https://www.certificat-air.gouv.fr/en/aide-certificat>.

Da sich die Angaben ändern können, sollten Sie sich vor Fahrten nach Frankreich auf der Internetseite von Crit'Air informieren.

Foto: © beauek/Fotolia.com





Frankreich: Elektronische Entsende-  
bescheinigungen seit 1. Jänner 2017

Laut DSLV (Deutscher Speditions- und Logistikverband) können ab sofort in Frankreich die im Rahmen von grenzüberschreitenden und Kabotage-Transporten erforderlichen Entsendebescheinigungen über das Online-Portal SIPSI: <http://tinyurl.com/mq5u4j5> erstellt werden. Das Formular CERFA 15553\*02 entspricht dem bisherigen Papierformular. Gleichzeitig können damit auch keine Entsendebescheinigungen

mehr in Papierform beantragt werden. Unternehmen können jedoch ihre in Papierform ausgestellten Bescheinigungen noch bis zum Ende ihrer Gültigkeit (sechs Monate nach Ausstellung) einsetzen.



Frankreich: Loi Macron  
Verbessertes VIALTIS-Angebot

Die AISÖ bietet in Zusammenarbeit mit der Firma VIALTIS entsprechende Servicedienstleistungen an. So auch zu den Erfordernissen des Loi Macron in Frankreich (Repräsentanzpflicht).

Das entsprechende Angebot zum Loi Macron:  
Die Kosten pro Fahrer für die Dienstleistung Loi Macron reduzieren sich ab sofort von 39 Euro auf Maximum 18 Euro.

	Preis (€) je registriertem Fahrer pro Halbjahr
Anzahl der registrierten Fahrer	
1 bis 19	18 Euro
20 bis 50	16 Euro
über 50	14 Euro

Über VIALTIS

Vialtis ist als Vollservice-Dienstleister daran interessiert ein hilfreicher Partner für Transport & Logistik Unternehmen zu sein und in gemeinsamer Zusammenarbeit die bestehenden Ziele zu erreichen.

Dabei ist VIALTIS vor allem als erfahrener Ansprechpartner in den Bereichen MwSt.-Rückerstattung & Anbieter von Maut-Lösungen für die Unternehmen da. Durch deren

Transparenz und Unabhängigkeit kann VIALTIS den Unternehmen die besten Konditionen anbieten und somit die Konkurrenzfähigkeit der Kunden auf dem Markt verbessern. Die Kunden sollen sich langfristig auf ihr Kerngeschäft konzentrieren können und VIALTIS als Servicedienstleister will dies durch Erfahrung und tägliches Engagement gewährleisten.

Bei Fragen zu den Dienstleistungen von VIALTIS können Sie sie gerne



unter der untenstehenden Telefon-Nr. oder per E-Mail erreichen.  
Michael Turban  
Kundenberater / Credit Agent  
Tel. +49 (0)151 67 20 99 07  
Fax +(0)89 57 95 92 00  
E-Mail : michael.turban@vialtis.com

VIALTIS bietet eine Vielzahl von Servicedienstleistungen (MwSt.-Rückerstattung, Führbuchungen, Mautlösungen, Dieselangebote etc.). Bitte geben Sie bei Kontaktaufnahme mit VIALTIS als Referenz die „AISÖ“ an!



Frankreich: Neue Preise für französische Maut  
VIALTIS Telepass-EU-Gerät Angebot (AISÖ-Referenz)

Die französischen Maut-Tarife (gültig für Fahrzeuge <3,5 t, Lkw ab 3,5 t, Busse etc.) wurden mit 1. Februar 2017 erhöht.

Die Maut-Tarife wurden im Schnitt um bis zu 0,76 % in Frankreich angehoben. Diese Information hat VIALTIS von der Assoziation der französischen Autobahn Betreiber (ASFA) erhalten. VIALTIS kann Ihnen hierbei komfortable Lösungen anbieten, um die Maut in Frankreich bezahlen zu können und gleichzeitig die maximalen Rabatte zu erhalten: das TELEPASS-EU-Gerät.

Das TELEPASS-EU-Gerät erlaubt es Ihnen die Maut in Spanien, Portugal, Italien, belgischen Liefkenshoek Tunnel und die Staleexport A4 Sektion in Polen zu bezahlen.

Bitte kontaktieren Sie VIALTIS (Referenz „AISÖ“), wenn Sie weitere Informationen zum TELEPASS-EU-Gerät erhalten möchten.

Vialtis Deutschland GmbH

Landsberger Str. 155  
Haus 2, 3.Stock  
80687 München  
+49(0)151 67 20 99 07  
deutschland@vialtis.com

Michael Turban  
Kundenberater / Credit Agent  
Tel. +49 (0)151 67 20 99 07  
Fax +(0)89 57 95 92 00  
M. michael.turban@vialtis.com

VIALTIS bietet eine Vielzahl von Servicedienstleistungen (MwSt.-Rückerstattung, Führbuchungen, Mautlösungen, Dieselangebote etc.). Wir würden uns freuen, wenn Sie bei der Kontaktaufnahme mit VIALTIS als Referenz die „AISÖ“ angeben!

Quelle: <http://www.vialtis.com/de/news/neue-preise-für-die-französische-maut-2017>



Belgien: Autobahn E40  
Nächtliche Sperre von Parkplätzen

In den letzten Monaten wurden Lkw-Fahrer auf der Autobahn E40 Richtung Frankreich immer wieder mit Flüchtlingen konfrontiert, die versuchten, illegal in Richtung Vereinigtes Königreich mitzufahren.

Um die Sicherheit der Lkw-Fahrer zu gewährleisten, werden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Die Zahl der Parkplätze auf denen Langzeitparken erlaubt ist, wird verringert und die Plätze, wo dies noch möglich ist, werden besser gesichert.
- Lkw-Fahrer werden zum Übernachten auf besser gesicherte Parkplätze verwiesen. Um diese Maßnahmen deutlich zu machen, werden Verkehrsschilder aufgestellt.

Folgende Parkplätze sind davon betroffen:

- Mannekensvere:** Der Lkw-Parkplatz Richtung Calais wird dauerhaft abgesperrt. Es werden nur ein paar Kurzzeitparkplätze zur Verfügung gestellt. Außerdem wird ein Verbot für Nachtparken eingeführt.
- Jabbeke:** Hier ist Langzeitparken über Nacht noch möglich, der Parkplatz wird über Nacht (zwischen 18 Uhr und 6 Uhr) durch eine Privatfirma überwacht.

- Drongen:** Die Lkw-Parkplätze werden nachts abgesperrt. Außerdem wird ein Verbot für Nachtparken eingeführt. Tagsüber wird der Parkplatz durch eine Privatfirma überwacht.
- Wetteren:** Das Parken ist kostenlos, überwacht.

Weitere Informationen finden Sie auf folgender Website:  
<http://wegenverkeer.be/en/status-parking>







## Italien: Albo-Verlängerung der Anmeldefrist für Abfalltransporte bis 15. Mai 2017

Bereits im Herbst 2016 informierten wir, dass es zu Änderungen bei der Registrierung ausländischer Unternehmen im italienischen Umweltverzeichnis Albo Nazionale Gestori Ambientali (notwendig für Abfalltransporte in Italien) kommt.

Die gesetzliche Regelung trat mit 15. Oktober 2016 in Kraft und sah vor, dass auch bereits eingetragene Firmen bis spätestens 13. Februar 2017 eine neue Registrierung im italienischen Umweltverzeichnis durchfüh-

ren müssen, da sie ansonsten aus dem Albo-Verzeichnis gestrichen werden.

Wir wurden nun vom Außenwirtschaftscenter Rom, Ihrem Ansprechpartner für die Registrierung im neuen italienischen Albo-System, darüber informiert, dass die **Registrierungspflicht von 13. Februar 2017 auf den 15. Mai 2017 verschoben** wurde.

Im Rahmen einer Neuregistrierung werden auch zwei Dokumente (einerseits eine Bestätigung darüber, dass

keiner der gesetzlichen Vertreter des Unternehmens voll- oder teilweise entmündigt ist bzw. Unterlagen, die belegen, dass die Pflichtbeiträge für Sozialabgaben und Fürsorgebeiträge entrichtet wurden) verlangt, die es in dieser Form in Österreich nicht gibt.

Das Merkblatt sowie die Formulare zum Albo-Verzeichnis (Achtung: das Datum der Antragstellung ist dort noch mit 13. Februar 2017 festgehalten – dies wurde aber auf 15. Mai 2017 verschoben) ist auf der Fachgruppenwebsite abrufbar.



## Italien: Abfalltransporte – Registrierung im ALBO neu / pragmatische Lösung akzeptiert

Das AWC Rom (Kompetenzzentrum der Wirtschaftskammer Österreich für die Registrierung im neuen italienischen ALBO-System) hat dem italienischen Umweltministerium einen pragmatischen Lösungsvorschlag für die – bis jetzt bestehenden – Probleme bei der Eintragung im ALBO System (Stichwort: Entmündigungserklärung, Bestätigung der Sozialabgaben) vorgelegt, da die beiden Unterlagen in dieser Form in Österreich nicht existieren.

Dieser Vorschlag wurde nun vom entsprechenden italienischen Ministerium akzeptiert!

Folgende Informationen dazu von AWC Rom:

### Entmündigung

Bitte setzen Sie hier ein X, wenn Sie über folgendes von den italienischen

Behörden gefordertes Dokument **nicht** verfügen: *Unterlagen, welche nachweisen, dass keiner der gesetzlichen Vertreter des Unternehmens voll- oder teilweise entmündigt ist oder zeitweilig keine leitenden Stellungen bei juristischen Personen oder Unternehmen bekleiden kann (für jeden gesetzlichen Vertreter).*

### Sozialabgaben

Bitte setzen Sie hier ein X, wenn Sie über folgendes von den italienischen Behörden gefordertes Dokument **nicht** verfügen: *Unterlagen die belegen, dass die Pflichtbeiträge für Sozialabgaben und Fürsorgebeiträge zugunsten der Arbeitnehmer regelmäßig entrichtet wurden (im Sinne der Gesetzgebung des Landes, wo das Unternehmen seinen Sitz hat).*

**Anmerkung 1:** Bitte setzen Sie hier ein X, wenn es sich um eine

ERSTANMELDUNG für das ALBO-System handelt.

**Anmerkung 2:** Bitte tragen Sie in den untenstehenden Feld/Feldern alle Gesellschafter des Unternehmens ein.

**Achtung:** Sollten Sie mehr als 3 Gesellschafter haben, fügen Sie nach dem 3. Gesellschafter ein „\*“ (Sternsymbol) ein. Auf einem zusätzlichen Dokument geben Sie analog zu den bereits ausgefüllten Feldern alle weiteren Gesellschafter an und hängen dieses Dokument dem Scan des ausgefüllten Formulars an.

**Anmerkung 3:** Sollte Ihr Unternehmen eine Kapitalgesellschaft mit 4 oder mehr Gesellschaftern sein und ein Anteilseigner mehr als 50 % der Anteile halten (und dieser selbst eine eigene Gesellschaft sein), dann füllen

Sie dieses Feld mit den Unternehmensdaten dieses Anteilseigners aus. Sie müssen dann auch den Firmenbuchauszug dieses Unternehmens dem Scan des Formulars anhängen. (Wichtiger Hinweis: Sollten Sie Ihren Antrag nicht bei der Regionalbehörde des ALBO in Südtirol / Alto Adige einreichen, müssen Sie eine – bei einem italienischen Konsulat beglaubigte – Deutsch-Italienisch-Übersetzung des Firmenbuchauszuges übermitteln.).

**Anmerkung 4:** Bitte füllen Sie dieses Feld mit den Passdaten der Person, welche dieses Formular unterzeich-

net hat (Eigentümer oder gesetzlicher Vertreter) aus. Eine Kopie des Reisepasses muss dem Scan des Formulars angehängt werden. (Rilasciato il – Ausstellungsdatum / da – Ausstellende Behörde / Scadenza – gültig bis).

### Kontrolle:

Bitte gehen Sie sicher, dass Sie

- das ausgefüllte Formular unterschrieben haben,
- die notwendigen Zusatzinformationen (z. B. Passkopie) ebenfalls eingescannt haben,
- das Formular im AGEST-System bei den bisher fehlenden Dokumenten (Entmündigung/Sozial-

abgaben) ins System hochgeladen haben.

Bei weiteren Fragen steht Ihnen das AWC Rom (+39 06 85 30 52 33 bzw. rom@wko.at) gerne zur Verfügung! Die Formulare sind auf der Website der Fachgruppe abrufbar.

**Nochmals zur Erinnerung:** Die Frist für die Einreichung aller Unterlagen wurde (von ursprünglich 13. Februar 2017) bis zum 15. Mai 2017 verlängert.



## Italien: Elektronische Meldungen bei Kabotage

Der IRU informiert, dass man in Italien mit 7. März 2017 eine neue elektronische Registrierung für Kabotageverkehre geschaffen hat. Alle vorherigen Registrierungen, die via E-Mail vorgenommen wurden, bleiben aufrecht.

Die elektronische Registrierung wird vorgenommen auf: [http://www.distaccoue.lavoro.gov.it/Pages/](http://www.distaccoue.lavoro.gov.it/Pages/Home.aspx?lang=eng)

Home.aspx?lang=eng („Discover“ anklicken, danach runterscrollen bis „Compulsory Communication“, danach „Start the procedure for cabotage operations“ – REGISTRIERUNG notwendig!).

Alle Fragen dazu bzw. zur Registrierung können an das italienische Arbeitsministerium DistaccoUE@lavoro.gov.it bzw. Clic4Help@lavoro.gov.it gerichtet werden.



Foto: © Manfred Steinbach/Photo12.com



## Italien: Inkassofirmen, die bei Verkehrsstrafen helfen

Da wir immer wieder Anfragen hinsichtlich italienischer Verkehrsstrafen bzw. deren Eintreibung via Inkassofirmen erhalten, haben wir beim AWC Mailand angefragt, welche Inkassofirmen hierzu offiziell beauftragt sind.

Laut Information des AWC Mailand handelt es sich dabei um:

- NIVI aus Florenz – <http://www.nivi.it>
- Easyserv aus Florenz – <http://www.easyserv.it/>
- Multiservizi aus Acquapendente – keine Website





Italien: Fahrverbotskalender 2017

Es besteht außerhalb der Wohnzentren für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zur Güterbeförderung mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t ein Fahrverbot an folgenden Tagen:

a)	an allen Sonntagen der Monate Jänner, Februar, März, April, Mai, Oktober, November und Dezember von 9.00 bis 22.00 Uhr;					
b)	an allen Sonntagen der Monate Juni, Juli, August und September von 7.00 bis 22.00 Uhr;					
c)	am	6.	Jänner	von	9.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
d)	am	14.	April	von	14.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
e)	am	15.	April	von	9.00 Uhr	bis 16.00 Uhr
f)	am	17.	April	von	9.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
g)	am	25.	April	von	9.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
h)	am	1.	Mai	von	9.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
i)	am	1.	Juni	von	16.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
j)	am	2.	Juni	von	8.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
k)	am	1.	Juli	von	8.00 Uhr	bis 16.00 Uhr
l)	am	8.	Juli	von	8.00 Uhr	bis 16.00 Uhr
m)	am	15.	Juli	von	8.00 Uhr	bis 16.00 Uhr
n)	am	22.	Juli	von	8.00 Uhr	bis 16.00 Uhr
o)	am	28.	Juli	von	16.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
p)	am	29.	Juli	von	8.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
q)	am	4.	August	von	14.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
r)	am	5.	August	von	8.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
s)	am	12.	August	von	8.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
t)	am	15.	August	von	8.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
u)	am	19.	August	von	8.00 Uhr	bis 16.00 Uhr
v)	am	26.	August	von	8.00 Uhr	bis 16.00 Uhr
w)	am	1.	November	von	9.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
x)	am	8.	Dezember	von	9.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
y)	am	23.	Dezember	von	8.00 Uhr	bis 14.00 Uhr
z)	am	25.	Dezember	von	9.00 Uhr	bis 22.00 Uhr
aa)	am	26.	Dezember	von	9.00 Uhr	bis 22.00 Uhr

Bei Fahrzeugkombinationen, die aus einer Sattelzugmaschine und einem Sattelaufleger bestehen, bezieht sich das Höchstgewicht laut vorstehendem Absatz, falls die Straße nur mit der Zugmaschine befahren wird, nur auf die Zugmaschine; bei nicht Beladungseignung der Zugmaschine, entspricht das Höchstladegewicht der im Zulassungsschein angegebenen Tara. Diese Einschränkung findet keine Anwendung, wenn die Zugmaschine allein fährt und der

Sattelanhängen für die Fortsetzung des Warentransports auf der Schiene übergeben wurde. Die erfolgte Übergabe ist durch entsprechende Unterlagen zu belegen.



Art. 2

1. Für Fahrzeuge, die aus dem Ausland und aus Sardinien kommen und entsprechende Dokumente zum Nachweis des Ausgangspunktes der Fahrt und zum Bestimmungsort der Ladung mitführen, wird der Beginn des Fahrverbotes um 4 Stunden nachverlegt. Lediglich den aus dem Ausland kommenden Fahrzeugen mit einem einzigen Fahrer ist es erlaubt – wenn die Tagesruhezeit gemäß der EG-Verordnung Nr. 165/2014 mit den hier besagten nach hinten verschobenen Beginn des Fahrverbots zusammenfällt – nach Ablauf der Ruhepause, das Fahrverbot um vier Stunden zu verschieben.
2. Für Fahrzeuge, die ins Ausland fahren und entsprechende Dokumente zum Nachweis des Bestimmungsortes der Ladung mitführen, wird das Ende des Fahrverbots um 2 Stunden vorverlegt; für nach Sardinien fahrende Fahrzeuge, die eine entsprechende Bescheinigung über den Zielort mitführen, wird der Zeitpunkt vom Ende des Fahrverbotes um 4 Stunden vorverlegt.
3. Diese Vorverlegung wird auch für folgende Fahrzeuge auf vier Stunden erweitert: jene die mit für das Ausland bestimmten Waren zu den gesamtstaatlich wichtigen Verladebahnhöfen oder die an einer strategischen Position für die Verbindung für die Alpenpässe liegen (Bologna, Padua, Verona Quadrante Europa, Turin-Orbassano, Rivalta Scrivia, Trient, Novara, Domodossola und Parma-Fontevivo) und zu den Kombi-Terminals Busto Arsizio, Mailand-Rogoredo und Mailand-Smistamento (Verteiler) sowie zu den Flughäfen für die Durchführung einer für das Ausland bestimmten Luftfracht fahren. Die gleiche Vorverlegung wird angewendet, wenn die Fahrzeuge

leere Ladeeinheiten (Container, Wechselaufbauten, Sattelaufleger) befördern, die über dieselben Verladebahnhöfe, Kombi-Terminals und Flughäfen für das Ausland bestimmt sind, sowie für entladene Fahrzeugkombinationen, die zu den Verladebahnhöfen und den Kombi-Terminals verkehren, um dort auf die Bahn verladen zu werden. Diese Fahrzeuge müssen entsprechende Unterlagen (Versandauftrag) zum Nachweis des Fahrtziels der Waren mitführen.

4. Für in Sardinien verkehrende Fahrzeuge, die aus dem übrigen nationalen Staatsgebiet kommen, beginnt – sofern geeignete Dokumente zum Nachweis des Ausgangspunktes der Fahrt mitgeführt werden – das Fahrverbot um 4 Stunden später. Für Fahrzeugkombinationen, bestehend aus der Zugmaschine und dem Sattelanhängen wird die für den Sattelanhängen geltende Ausnahme auch auf die Zugmaschine erweitert, auch in dem Fall in der die Zugmaschine nicht aus dem verbleibenden Rest des nationalen Territoriums kommt. Zur Förderung des intermodalen Transports wird die gleiche zeitliche Ausnahme für in Sizilien verkehrende Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen gewährt, die aus dem übrigen nationalen Staatsgebiet kommen und eine Fähre – ausgenommen aus Kalabrien von den Häfen von Reggio Calabria und Villa San Giovanni – benützen und geeignete Dokumente zum Nachweis des Ausgangspunktes der Fahrt mitführen.
5. Für die in Sardinien verkehrenden Fahrzeuge, die einen Hafen der Insel anfahren, um auf Fähren verfrachtet zu werden, die das restliche Staatsgebiet anfahren, für die in Sizilien verkehrenden Fahrzeuge, welche das restliche

Staatsgebiet anfahren und dazu die Fähre benutzen, mit Ausnahme derjenigen, die über die Häfen von Reggio Calabria und Villa San Giovanni nach Kalabrien fahren, und für Kombitransporte, die Häfen anfahren, um die Seestrecken nach Art. 1 des Dekrets des Ministers für Verkehr vom 31. Jänner 2007 i. g. F. zu befahren, welche in den Wirkungsbereich des Dekrets des Ministers für Verkehr und Schifffahrt vom 15. Februar 2001 (Kombiverkehr) fallen und die einschlägigen Bescheinigungen über das Fahrtziel und die Platzreservierung oder den Reisetitel (Fahrkarte) für die Einschiffung als entsprechenden Nachweis mitführen, kommt das in Artikel 1 festgesetzte Fahrverbot nicht zur Anwendung.

6. Zwecks Anwendung der vorstehenden Absätze werden aus dem Ausland, aus der Republik San Marino und dem Vatikanstadt kommende oder dorthin verkehrende Fahrzeuge jenen Fahrzeugen gleichgestellt, die aus dem nationalen Staatsgebiet kommen oder dorthin unterwegs sind.
7. Die in den vorgehenden Absätzen enthaltenen Bestimmungen finden auch auf Sondertransportfahrzeuge und Sondertransporte ihre Anwendung, unter Vorbehalt eventueller erteilter Genehmigungen im Sinne des Art. 10, Abs. 6 des Legislativdekrets 30. April 1992 Nr. 285 mit nachfolgenden Änderungen.

Art. 3

1. Das Verbot gemäß Art. 1 gilt nicht für folgende Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, auch bei Leerfahrten:
  - a) Fahrzeuge im öffentlichen Dienst im dringenden Einsatz und im Notfall selbst oder zum Transport von Materialien für genannte



- Einsätze (Feuerwehr, Zivilschutz usw.);
- b) Militärfahrzeuge und Fahrzeuge der Polizeibehörde aus nachweisbaren dienstlichen Gründen;
  - c) Fahrzeuge von Körperschaften als Straßeneigner oder als Konzessionäre, sofern aus dringenden Dienstgründen verwendet;
  - d) die mit der Aufschrift „Servizio Nettezza Urbana“ versehenen Gemeindefahrzeuge für die Müllabfuhr sowie jene Fahrzeuge, die für die Gemeindeverwaltungen Müllentsorgungsdienste „smaltimento rifiuti“ ausführen, sofern sie im Besitz der dafür vorgesehenen von der Gemeindeverwaltung ausgestellten Bescheinigungen sind;
  - e) Fahrzeuge, die im Besitz der Kommunikationsabteilung des Ministeriums für wirtschaftliche Entwicklung oder der Italienischen Post AG sind, jedoch müssen dieselben mit dem Kennzeichen „P.T.“ oder mit dem Kennzeichen „Poste Italiane“ versehen sein, sowie Rüstfahrzeuge, wenn sie mit der dafür notwendigen, von der auch ausländischen Verwaltung für Post- und Fernmeldewesen ausgestellten Bescheinigung ausgestattet sind; weiters auch ausschließlich Postfahrzeuge zur Ausübung der Postdienste im Sinne des Legislativdekrets Nr. 261 vom 22. Juli 1999, die über die entsprechenden Genehmigungen seitens des o. g. Abteilung verfügen;
  - f) Rundfunk- und Fernsehdienstfahrzeuge, ausschließlich aus dringenden und nachweisbaren dienstlichen Angelegenheiten;
  - g) Fahrzeuge für den Transport von flüssigen oder gasförmigen Treib- oder Brennstoffen für die Großverteilung und für den öffentlichen und privaten Verbrauch;
  - h) zum ausschließlichen Transport von Tieren zur Teilnahme an einem amtlich genehmigten Wettkampf, der innerhalb von 48 Stunden ausgetragen wird oder
  - i) für das Bordcatering oder den Transport von Motoren und Ersatzteilen von Flugzeugen;
  - l) für den Transport von Nahrungsmitteln oder anderen unerlässlichen Diensten für die Handelsmarine, sofern geeignete Dokumente mitgeführt werden;
  - m) für den ausschließlichen Transport der nachstehenden Produkte:
    - 1) Zeitungen, Tageszeitungen und Zeitschriften;
    - 2) Erzeugnisse für den ärztlichen Gebrauch;
    - 3) Milch – ausgenommen H-Milch – oder flüssige Lebensmittel, in letzterem Fall unter der Voraussetzung, dass die Fahrzeuge Milch transportieren oder zur Milchsammlung bestimmt sind. Diese Fahrzeuge müssen mit Hinweistafeln in grüner Farbe im Ausmaß von 0,50 m Grundlinie und 0,40 m Höhe mit einem schwarz gedruckten Kleinbuchstaben „d“ mit 20 cm Höhe versehen sein, die gut sichtbar an beiden Seitenwänden und hinten auf dem Fahrzeug angebracht sind;
  - n) bis p), Ausnahmen für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Tankwagen zum Transport von Wasser für Haushaltszwecke und zur Reinigung von Senkgruben und Gullys;
  - o) Tankwagen, die für den Transport von Wasser zu Haushaltszwecken verwendet werden und Tankwagen die für den Transport von Zuchttieren verwendet werden;
  - p) Fahrzeuge, die zur Reinigung von Senkgruben und Gullys bestimmt sind;
  - q) ausschließlich Fahrzeuge für den Transport mit Thermoregelung von verderblichen Lebensmitteln
  - r) für den ausschließlichen Transport leicht verderblicher Lebensmittel, wie frisches Obst und Gemüse, Frischfleisch und frische Fische, noch nicht gespreißte Schnittblumen, Eintagsküken

stattgefunden hat;

für die Zucht, Bruteier mit entsprechenden Angaben auf dem Transportdokument, Lebewild für die Schlachtung oder vom Ausland kommend, sowie die aus deren Schlachtung stammenden Nebenprodukte, Zuchtküken, frische Milch- und Molkereiprodukte und Frischsamen. Diese Fahrzeuge müssen mit Hinweistafeln in grüner Farbe im Ausmaß von 0,50 m Grundlinie und 0,40 m Höhe mit einem schwarz gedruckten Kleinbuchstaben „d“ mit 20 cm Höhe versehen sein, die gut sichtbar an beiden Seitenwänden und hinten auf dem Fahrzeug angebracht sind.

2. Das Verbot gemäß Art. 1 findet außerdem keine Anwendung:

- a) auf vorgemerkten Fahrzeugen, um der Pflicht zur Überprüfung zu entsprechen, eingeschränkt auf Samstag, sofern der Vormerkschein mitgeführt wird und nur für die kürzeste Strecke zwischen dem Unternehmenssitz des Zulassungsbesitzers des Fahrzeuges und der Prüfstelle, wobei die Fahrtstrecke keine Autobahnabschnitte umfassen darf;
- b) auf Fahrzeuge, die zum Unternehmenssitz ihres Zulassungsbesitzers zurückkehren, sei es der Hauptsitz oder auch Nebensitze von Unternehmen (Nebensitze müssen von der entsprechenden Eintragung in der jeweiligen Handelskammer belegt werden), sofern sich diese Fahrzeuge bei Beginn des Fahrverbotes in einer Entfernung von nicht mehr als 50 km von den entsprechenden Firmensitzen befinden und keine Autobahnabschnitte befahren;
- c) auf allein fahrende Zugmaschinen, nur für die Strecke zur Rückkehr zum Unternehmenssitz des Zulassungsbesitzers des Fahrzeuges, eingeschränkt auf im kombinierten Verkehr eingesetzte Zugmaschinen gemäß Art. 2, Abs. 3,

letzter Satz.

1. Unter Berücksichtigung der im Art. 2, Punkt 3 enthaltenen Bestimmungen, wird festgelegt, dass das gemäß Art. 1 festgesetzte Fahrverbot keine Anwendung auf die Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen findet, die im kombinierten Verkehr Straße-Schiene „Kombiverkehr mit Eisenbahn“ oder Straße-See „Kombiverkehr auf dem Seewege“ eingesetzt werden und die unter dem Begriff und in den Anwendungsbereich des Art. 1 des Dekrets des Transportministerium vom 15. Februar 2001 fallen, sofern geeignete CMR-Dokumente bzw. gleichwertige Dokumente zum Nachweis der Herkunfts- und des der zu transportierenden Ware und die Reservierungsbestätigung oder der Beförderungstitel (die Fahrkarte) für die Verschiffung vorliegen. Die Vor- und Nachlaufstrecke auf der Straße im Sinne des vorliegenden Punktes kann auf gar keinen Fall die höchstens vorgesehenen 150 km Luftlinie zum nächsten Seehafen bzw. zum Bahnhof der Be- oder Entladung überschreiten.

Art. 4

1. Vom Verbot gemäß Art. 1 sind – sofern die Bewilligung der Präfektur/des Regierungskommissariats bzw. mitgeführt wird – ausgenommen:

- a) Fahrzeuge zum Transport anderer Produkte als nach Art. 3 lit. r), die wegen ihrer Beschaffenheit oder klimatischer bzw. saisonbedingter Faktoren einem raschen Verderb unterliegen und deshalb unverzüglich vom Herstellungsort zum Ort der Lagerung oder des Verbrauchs befördert werden müssen sowie Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zum Transport von Tiernahrung;
- b) Fahrzeuge und Fahrzeugkom-

plexe, die als landwirtschaftliche Fahrzeuge klassifiziert, und für den Transport von Sach- und Gütertransport zugelassen sind und auf den Staatstraßen verkehren, die in das Straßennetz von nationalem Interesse, gemäß Legislativdekret Nr. 461 vom 29. Oktober 1999, fallen;

- c) Fahrzeuge zum Gütertransport in absolut notwendigen und dringenden Fällen, auch solche, die an kontinuierlichen Industriezyklen gebunden sind, unter der Bedingung, dass diese Bedürfnisse an absolut außerordentlichen Bedingungen geknüpft sind, die dokumentiert, zeitlich begrenzt und quantitativ definiert sein müssen.

2. Die unter den lit. a) und c) des Absatzes 1 angeführten berechtigten Fahrzeuge müssen außerdem mit Hinweistafeln in grüner Farbe im Ausmaß von 0,50 m Grundlinie und 0,40 m Höhe mit einem schwarz gedruckten Kleinbuchstaben „a“ mit 20 cm Höhe versehen sein, die gut sichtbar an beiden Seitenwänden und hinten auf dem Fahrzeug angebracht sind.

Art. 5

1. Für die in Art. 4, Absatz 1 lit. a) angeführten Fahrzeuge müssen die Anträge auf Ausnahmegenehmigung mindestens 10 Tage vor dem beantragten Datum der Fahrt, in der Regel bei der/ dem für die Abfahrtsprovinz zuständigen Präfektur/Regierungskommissariat eingereicht werden, die/das nach Überprüfung der tatsächlichen Entsprechung der unter Art. 4, Absatz 1 lit. a) angeführten Erfordernisse und bei Nichtvorliegen gegenteiliger Gründe die diesbezügliche Genehmigung mit folgenden Angaben ausstellt:

[Angaben über Gültigkeitsdauer – maximal 6 Monate –, Kennzei-

chen (auch für mehrere Fahrzeuge für die gleiche notwendige Verwendung), Abfahrts- und Bestimmungsorte, Fahrtstrecke, zum Transport zugelassene Produkte und die anzubringenden grünen „a“-Tafeln.]

2. Für die unter lit. b) des Abs. 1 von Art. 4 angeführten Fahrzeuge, müssen die Anträge auf Ausnahmegenehmigung mindestens zehn Tage vor dem betreffenden Datum bei der für die betreffenden Provinz zuständigen Präfektur – bzw. bei dem Gebietssamt der Regierung eingereicht werden, welche die diesbezügliche Fahrgenehmigung ausstellen kann, unter Anführung der nachstehenden Angaben:

- a) die Gültigkeitsdauer entsprechend der Dauer der landwirtschaftlichen Erzeugung, die in besonderen Fällen auf das ganze Kalenderjahr ausgedehnt werden kann;
  - b) die Kennzettel der einzelnen zum Verkehr ermächtigten Fahrzeuge oder Fahrzeugkomplexe, unter Angabe der verschiedenen Typen von Arbeitsgeräten, die teils aufgeladen oder teils gezogen werden;
  - c) der Gebietsteil, wo der Verkehr erlaubt wird, mit der spezifischen Angabe der Straßen, auf welchen das Verkehrsverbot bestehen bleibt.
3. Bei Genehmigungen gemäß Art. 4 Absatz 1 lit. a) liegt es – im Falle der nachgewiesenen andauernden Notwendigkeit, dass dieselbe Person mehrere Transporte des gleichen Transportgutes immer wieder an Verkehrsverbotstagen durchführt – im Ermessen der Präfektur/des Regierungskommissariats, die Erstgenehmigung auch mehrmals, jedoch nicht über das Kalenderjahr hinaus, auf Antrag der betroffenen Person mittels Verlängerungsstempel zu verlängern.





## Art. 6

1. Für die in Art. 4 Absatz 1 lit. c) angeführten Fahrzeuge müssen die Anträge auf Ausnahmegenehmigung zeitgerecht, in der Regel bei der/dem für die Abfahrtsprovinz zuständigen Präfektur/Regierungskommissariat, eingereicht werden, die/das nach Überprüfung der dargelegten Erfordernisse und Dringlichkeit unter Berücksichtigung der örtlichen und allgemeinen Verkehrsverhältnisse die diesbezügliche Genehmigung mit nachstehenden Angaben ausstellen kann:
  - a) der Gültigkeitstag; die Ausdehnung auf mehrere Tage wird nur angesichts der Länge des Streckenverlaufs genehmigt;
  - b) die Kenntafel des ermächtigten Fahrzeugs; die Angabe von mehreren Kenntafeln ist nur bei der Notwendigkeit zur Aufteilung des Transportgutes zulässig;
  - c) den Abfahrts- und Ankunftsort sowie der in Anbetracht der Verkehrsbedingungen zulässige Streckenverlauf;
  - d) das zugelassene Lastgut;
  - e) der ausdrückliche Verweis, dass die Ausnahmegenehmigung lediglich für die im Antrag angeführten Produkte gültig ist und dass die Hinweistafeln in der oben angeführten Form und den besagten Ausmaßen nach Angabe der Bestimmung von Art. 4, Abs. 2, gut sichtbar angebracht werden müssen.
2. Bei Ausnahmegenehmigungen gemäß Art. 4 Absatz 1 lit. c) für Fahrzeuge die an kontinuierlichen Produktionszyklen gebunden sind, muss die zuständige Präfektur/das Regierungskommissariat die unbedingt notwendige Anfrage, basierend auf den erforderlichen Papieren, die die Notwendigkeit der Produktionsfirmen an den Produktionszyklus auch an Feiertagen belegt, überprüfen und bewerten. Für die selbigen Ausnahmegenehmigungen

gen, die ausschließlich Fahrzeuge zur Abwicklung von Messen und Märkten sowie Fahrzeuge zum Transport von Bühnenmaterial betreffen, kann die Präfektur/das Regierungskommissariat für den Fall, dass seitens derselben Person die Notwendigkeit besteht, mehrere Fahrten mit den gleichen Produkten in der Verbotszeit durchzuführen, bei Nichtvorliegen von Hinderungsgründen eine einzige Genehmigung mit einer Gültigkeit von nicht mehr als vier Monaten erteilen, in der für jeden Gültigkeitstag die Kennzeichen der genehmigten Fahrzeuge, die genehmigte Fahrtstrecke und die eventuellen Auflagen unterschiedlich angeführt werden können. Im Fall der Fahrzeuge, die an kontinuierlichen Produktionszyklen gebunden oder für den Transport von Geräten für Live-Veranstaltungen vorgesehen sind, kann die Ausnahmegenehmigung sowohl von der Präfektur/Regierungskommissariat, wo der Sitz des Produktionswerkes liegt bzw. wo die Veranstaltung stattfindet, erteilt werden, unter der Voraussetzung, dass auch die Präfektur/dem Regierungskommissariat in dem Gebiet wo die Reise anfängt darin übereinstimmt.

## Art. 7

1. Die unter Art. 4 angeführte Ausnahmegenehmigung für Verkehrsverbotstage kann auch von jener Präfektur/Regierungskommissariat erlassen werden, in deren Einzugsgebiet der Firmensitz des Transportunternehmens liegt oder sich der Firmensitz einer am Transport interessierten Firma befindet.
2. Für aus dem Ausland kommende Fahrzeuge kann der Genehmigungsantrag bei der Präfektur/dem Regierungskommissariat der an der Staatsgrenze gelegenen Provinz eingebracht werden,

wo die Fahrt auf italienischem Gebiet beginnt, und zwar auch vom Auftraggeber, vom Warenempfänger oder einer von den betroffenen Firmen beauftragten Dienstleistungsagentur. In solchen Fällen haben die Präfekten insbesondere, außer der nachgewiesenen Dringlichkeit und Unaufschiebbarkeit des Transportes auch die Entfernung zum Zielort, die Fahrtstrecke und das Dienstleistungsangebot im Grenzort zu berücksichtigen.

3. Gleicherweise wird für Fahrzeuge mit Abfahrtsort oder Zielort Sizilien bei der Ausstellung der Ausnahmegenehmigung gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. a) und c), auch den Schwierigkeiten Rechnung getragen, die aus der besonderen geografischen Lage und angesichts des erforderlichen Zeitaufwands für die Überfahrt mit dem Fährschiff erwachsen.

4. Während der Verbotszeiten können die Präfekten, in deren Gebiet Grenzübergangsstellen liegen, für aus dem Ausland kommende Fahrzeuge Dauergenehmigungen ausstellen, um Parkplätze oder Autohöfe in Grenznähe anzufahren.

## Art. 8

1. Von den Verkehrsverboten nach Art. 1 sind nachstehend angeführte Sonderfahrzeuge und Fahrzeugkomplexe ausgenommen:
  - a) Fahrzeuge im öffentlichen Dienst im dringenden Einsatz und im Notfall selbst oder zum Transport von Materialien für genannte Einsätze (Feuerwehr, Zivilschutz usw.)
  - b) Militärfahrzeuge und Fahrzeuge der Polizeibehörde aus nachweisbaren dienstlichen Gründen;
  - c) Fahrzeuge von Körperschaften als Straßeneigner oder als Konzessionäre, sofern aus dringenden



- Dienstgründen verwendet;
- d) die mit der Aufschrift „Servizio Nettezza Urbana“ versehenen Gemeindefahrzeuge für die Müllabfuhr sowie jene Fahrzeuge die für die Gemeindeverwaltungen Müllentsorgungsdienste „smaltimento rifiuti“ ausführen, sofern sie im Besitz der dafür vorgesehenen von der Gemeindeverwaltung ausgestellten Bescheinigungen sind;
- e) die Fahrzeuge, die im Besitz der Kommunikationsabteilung des Ministeriums für wirtschaftliche Entwicklung oder der Italienischen Post AG sind, jedoch müssen dieselben mit dem Kennzeichen „P.T.“ oder mit dem Kennzeichen „Poste Italiane“ versehen sein, sowie Rüstfahrzeuge, wenn sie mit der dafür notwendigen, von der ausländischen Verwaltung für Post- und Fernmeldewesen ausgestellten Bescheinigung ausgestattet sind; weiters auch ausschließlich Postfahrzeuge zur Ausübung der Postdienste im Sinne des Legislativdekrets Nr. 261 vom 22. Juli 1999 die über die entsprechenden Genehmigungen seitens des o. g. Dienstgründen verfügen;
- f) die Rundfunk- und Fernsehdienstfahrzeuge aus dringenden und bescheinigten dienstlichen Gründen;
- g) Fahrzeuge, welche Treibstoff, Heizöl oder Gas befördern, sofern sie für die Großverteilung und den Verbrauch bestimmt sind;
- h) die im Sinne von Art. 104 Abs. 8 der Legislativdekrets Nr. 285 vom 30. April 1992 definierten außerordentlichen landwirtschaftlichen Fahrzeuge, die nichtstaatliche Straßen befahren, gemäß Legislativdekrets Nr. 461 vom 29. Oktober 1999.

## Art. 9

1. Der Transport gefährlicher Güter der Klasse 1 der Klassifizierung gemäß Art. 168 Abs. 1 des gesetzesvertretenden Dekrets vom 30. April 1992, Nr. 285 mit nachfolgenden Änderungen ist auf jeden Fall, unabhängig von dem Gesamtgewicht des Fahrzeuges und abgesehen von den im Kalender enthaltenen Verbotstagen laut Art. 1 das Fahren auch in der Periode vom 27. Mai bis einschließ-

lich der 10. September von 8 Uhr jeden Samstag bis 24 Uhr des darauffolgenden Sonntags untersagt.

2. Für diese Transporte sind keine Ausnahmegenehmigungen der Präfektur zulässig, ausgenommen für den Transport von Feuerwerkskörpern der Kategorie IV und V gemäß Beilage A der Durchführungsbestimmung zu dem mit Kgl. D. vom 6. Mai 1940, Nr. 635 genehmigten E.T. vom 15. Juni 1931, Nr. 773, der Gesetze über die öffentliche Sicherheit, unter der Bedingung, dass dieser Transport unter Beachtung aller geltenden Bestimmungen, auf den beantragten Strecken und in den beantragten Zeiträumen nach Prüfung der Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Straßenverkehrssicherheit erfolgt.

3. Abweichend vom Verbot gemäß Absatz 1 können ebenso von den Präfektoren Genehmigungen aus notwendigen und dringlichen Gründen zur Durchführung von Arbeiten von gesamtstaatlichem Interesse erteilt werden, für die äußerst kurzen Ausführungszeiten und durchgehenden Arbeitszeiten ⇒



auch an Feiertagen vorgesehen sind, deren Unerlässlichkeit von den Bauträgern durch Unterlagen belegt werden muss. Diese Genehmigungen können nur begrenzt auf betroffene Straßenabschnitte mit geringem Verkehrsaufkommen ausgestellt werden, deren Baustelle sich auf angrenzende Gemeinden beschränkt und nur, wenn keine Situationen vorliegen, die eine potenzielle Gefahr für den Straßenverkehr darstellen könnten. In diesen Genehmigungen sind die Fahrtstrecken, die Fahrzeiten und die Modalitäten anzuführen, die die Präfekte für notwendig und zweckmäßig erteilen, damit die Anforderungen höchster Sicherheit der Beförderung und des Straßenverkehrs beachtet werden. Auf alle Fälle sind von der Genehmigung jene Tage auszunehmen, an denen das höchste Aufkommen an touristischem Fahrzeugverkehr in der von der Ausnahmegenehmigung betroffenen Zone zu erwarten ist.

4. Die unter Punkt 1 erwähn-

- ten Fahrverbote für gefährliche Güter finden keine Anwendung, wenn eine belegbare Notwendigkeit der Ausübung dieser Transportdienstleistungen vorliegt und zwar für die Fahrzeuge und Fahrzeugkomplexe folgender Organisationen:
- a) Militär- und Polizeikräfte.
  - b) Ausländische Militärs und von diesen beauftragte Zivileinheiten für Militärübungen, -operationen, unter der Voraussetzung, dass diese im Rahmen bilateraler Verträge und von dem zuständigen Militärkommando eine entsprechende Genehmigung vorliegt.
  - c) Zivilpersonal des Militärs mit Begleitdokumenten laut Ministerialdekret vom 2. September 1977 eingefügt vom Ministerialdekret 24. Mai 1978 Jeder Transport muss bei der entsprechenden Präfektur bzw. Regierungskommissariat gemeldet werden wo die Reise beginnt bzw. wo der Eintritt in das italienische Staatsgebiet erfolgt.

Art. 10

1. Die Verkehrsbewilligungen der Präfekturen gelten auch: für Leerfahrzeuge, aber nur, wenn diese im Rahmen eines Arbeitsprozesses, in den auch die Transportphase einbezogen ist, unbeladen unterwegs sind und diese Phase im Verlauf desselben Arbeitstages wiederholt werden muss.

Art. 11

[ 1. und 2. Vorschriften für die Präfekturen/Regierungskommissariate]

3. Im Sinne des Einigungsprotokolls zwischen der Regierung und den Verbänden des Transportbereichs vom 28. November 2013 wird innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten der Bestimmungen des vorliegenden Dekrets die Möglichkeit geprüft Änderungen und Integrationen einzuführen, um eine noch höhere Straßensicherheit zu erreichen.



Italien: Mindestlohngesetz und Kabotage VIALTIS-Angebot

Im Juli 2016 ist in Italien das Legislativdekret 136/2016 in Kraft getreten, das die europäische Durchsetzungsrichtlinie 2014/67/EU zur Entsendung umsetzt. Das Dekret sieht für den entsendenden Arbeitgeber eine Reihe zum Teil neuer Verpflichtungen vor, die u. a. das Meldeverfahren, die Bereitstellung von Unterlagen und die Ernennung von Ansprechpersonen betreffen, bei Nichtbeachtung werden Sanktionen (Geldstrafen) verhängt. Die Bestimmungen des Dekrets gelten für Un-

ternehmen mit Sitz in einem anderen EU-Mitgliedsstaat, Personalleasingagenturen und erstmals auch **Kabotagefahrten** im Transportwesen.

MELDEVERFAHREN

=====

Was das **Meldeverfahren für entsendende Unternehmen** anbelangt, so muss seit dem 26. Dezember 2016 das Unternehmen spätestens bis 24 Uhr des Tages vor Entsendungsbeginn **elektronisch** eine **Entsen-**

**dungsmeldung** an das italienische Arbeits- und Sozialministerium übermitteln (Formular UNI\_Distacco\_UE). Vorab muss sich das ausländische Unternehmen über das Portal cliclavoro des Ministeriums registrieren, um die Zutrittsdaten zur Online-Plattform für grenzüberschreitende Entsendungen zu erhalten und Entsendungsmeldungen **online** ausfüllen zu können.

Für die **Meldung von Kabotagefahrten** ist derzeit noch eine **provisorische Lösung** vorgesehen, mit einem

speziellen Meldeformular (**ausfüllbares pdf-Dokument UNI\_CAB\_UE**), das per Mail an das italienische Arbeits- und Sozialministerium (**Cabotaggio.DistaccoUE@lavoro.gov.it**) geschickt werden muss. Zu einem späteren Zeitpunkt soll das Meldeformular für Kabotagetransporte in die Online-Plattform für grenzüberschreitende Entsendungen integriert werden.

HINWEIS:

Die anderen Bestimmungen des Legislativdekrets 136/2016, **d. h. konkret die Bereitstellung von übersetzten Arbeits- und Lohnunterlagen, die Nennung von Ansprechpersonen mit Domizil in Italien und die Beachtung der italienischen Beschäftigungsbedingungen, sind auch bei Kabotagetransporten einzuhalten.**

SANKTIONEN

=====

- Geldstrafen bei Nichtbeachtung der Meldepflicht: 150 Euro bis 500 Euro pro entsandtem Arbeitnehmer (bis max. 150.000 Euro)
- Geldstrafen bei Nichtbeachtung der Bereitstellungspflicht der o. g. Dokumente: 500 Euro bis 3 000 Euro pro entsandtem Arbeitnehmer (bis max. 150.000 Euro)
- Geldstrafen bei Nichtbeachtung der Ernennungspflicht von Be-

zugspersonen: 2 000 Euro bis 6 000 Euro.

HINWEIS:

**Bitte verwenden Sie bei Inanspruchnahme des Angebots auch die „AISÖ“ als Referenz:**

VIALTIS-Angebot

Der Ablauf des italienischen Mindestlohngesetzes (Salario minimo italiano) wurde nun offiziell bekanntgegeben. Das Gesetz bezieht sich auf Kabotage-Dienstleistungen in Italien. Sollte dies auf Ihr Unternehmen zutreffen, können Sie sich ab jetzt dafür registrieren. Um für Sie als Repräsentant fungieren zu können, benötigen wir diverse Unterlagen.

Folgende Dokumente müssen unterschrieben und ausgefüllt vorliegen:

- Sales Agreement in englischer Version (nach Erhalt dieses Dokuments werden Sie auf dem italienischen Portal „Lavoro“ registriert. Anschließend erhalten Sie eine E-Mail in der Sie bestätigen, dass wir Ihr Repräsentant in Italien sind)
- Order Form (ausgefüllt & unterschrieben zurück per Mail)
- Modello UNI\_CAB\_UE (hier können bis zu 5 Fahrer eingetragen werden) Anbei finden Sie auch eine Ausfüllhilfe

Die Entsendebescheinigung UNI\_CAB\_UE müssen Sie dann auch an die folgende Adresse senden: **cabotaggio.distaccoUE@lavoro.gov.it**. Wie Sie dem Agreement entnehmen können, müssen diverse Unterlagen an uns gesandt werden, die bei uns gespeichert werden und bei Anfrage der italienischen Behörden abgefragt werden können:

- Arbeitsvertrag des jeweiligen Fahrers
- Dokument in der die Arbeitszeiten und Tage ersichtlich sind
- Gehaltsnachweis
- Nachweis über die Zahlung des Gehaltes an den Fahrer
- Antrag bei Entsendung eines Arbeitnehmers ins Ausland (die Sozialversicherung muss Ihnen diesen Antrag ausgefüllt zurück schicken)

Jeden Monat benötigen wir von Ihnen die Gehaltsnachweise des Vormonats + Nachweis über die Zahlung an den Fahrer.

**Wichtig:** folgende Dokumente müssen vom Fahrer mitgeführt werden:

- der ausgedruckte Arbeitsvertrag des jeweiligen Fahrers,
- Gehaltsnachweis.

Die Formulare sind auch auf der Website der Fachgruppe unter **www.wko/stmk/transporteure** abrufbar.



Foto: © Stockfotos-MK/Fotolia.com





## Deutschland: Feldversuch Lang-Lkw

In Deutschland gab es einen 5-jährigen Praxistest/Feldversuch mit Lang-Lkw.

### Zentrale Ergebnisse des Feldversuches sind:

- zwei Lang-Lkw-Fahrten ersetzen drei Fahrten mit herkömmlichen Lkw,
- Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse zwischen 15 % und 25 %,
- kein erhöhter Erhaltungsaufwand für die Infrastruktur,
- keine Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße.

### Weitere politische Schritte in Deutschland:

Das Bundesverkehrsministerium hat am 27. Dezember 2016 eine Änderungs-Verordnung zur Überführung des Lang-Lkw in den streckenbezogenen Regelbetrieb nach Auslaufen des

Feldversuchs verkündet, sodass die Lang-Lkw seit dem 1. Jänner 2017 im streckenbezogenen Regelbetrieb fahren können.

Diese Verordnung erlaubt den unbefristeten streckenbezogenen Regelbetrieb für den Lang-Lkw auf Basis des bestehenden Positivnetzes (Meldungen der geeigneten Straßen durch die Länder).

Das Positivnetz kann – wie in der Vergangenheit auch – vom BMVI aktualisiert und erweitert werden. Die Bundesländer prüfen dazu kontinuierlich Strecken auf Eignung. Zurzeit hat das Positivnetz eine Länge von fast 11.600 Kilometern. Die Gewichtsbeschränkungen für Lkw bleiben unverändert bestehen. Auch Lang-Lkw dürfen 40 Tonnen Gewicht, bzw. 44 Tonnen im kombinierten Verkehr nicht überschreiten.

Minister **Dobrindt** befürwortet einen grenzüberschreitenden Verkehr

von Lang-Lkw **auf der Grundlage bilateraler Abkommen** und unter Beachtung der für Deutschland geltenden Rechtsanforderungen. (Quelle: <http://tinyurl.com/n5kzbz>)

### ACHTUNG:

**Wir weisen ausdrücklich daraufhin, dass es in Österreich hierzu keine Änderungen betreffend Abmessungen und Gewichte gegeben hat. Die Nutzung solcher Fahrzeugtypen ist in Österreich im Regelbetrieb nicht zulässig. Für grenzüberschreitende Verkehre (Österreich – Deutschland v. v.) müsste die Zulassung solcher Fahrzeugtypen in einem bilateralen Abkommen geregelt und rechtlich möglich gemacht werden!**

Die Ergebnisse des Feldversuches wurden in einem umfangreichen Bericht dargestellt. Dieser ist online hier abrufbar: <http://tinyurl.com/kp-c4aau>



## Belgien: Umweltzone Antwerpen

Die **Stadt Antwerpen** hat zum **1. Februar 2017** für alle Fahrzeuge (Personenbeförderung mit Pkw, Bussen Gütertransport mit Lkw) eine Umweltzone (LEZ) eingerichtet, die die gesamte Innenstadt sowie den Stadtteil Scheldt umfasst. Eine Karte der Umweltzone ist zu finden unter: <https://www.slimnaarantwerpen.be/de/lez/wo>.

### Wo liegt die Umweltzone?

Die gesamte Innenstadt und ein Teil des Stadtviertels Linkeroever werden



zur Umweltzone erklärt. Die Umweltzone wird mit entsprechenden Verkehrsschildern gekennzeichnet.

### Für welche Fahrzeugkategorien gilt die Umweltzone?

Die Zulassungsbedingungen für die Umweltzone gelten für alle Fahrzeuge mit Diesel-, Benzin-, LPG- oder Erdgasantrieb, die unter die Kategorie M, N oder T fallen. Die richtige Kategorie Ihres Fahrzeugs steht in Ihrem Fahrzeugschein.

Die Umweltzone gilt immer, 7 Tage die Woche, rund um die Uhr für:

- Kategorie M: Personenbeförderung mit Pkw, Kleinbussen, Bussen und Reisebussen  
M1: Fahrzeuge mit bis zu 8 Sitzplätzen + Fahrer  
M2: Fahrzeuge mit über 8 Sitzplätzen + Fahrer und einer Masse < 5 Tonnen  
M3: Fahrzeuge mit über 8 Sitzplätzen + Fahrer und einer Masse > 5 Tonnen
- Kategorie N: Gütertransport mit Lieferwagen und Lkw  
N1: Fahrzeuge mit einer Masse < 3,5 Tonnen (Gewichtsklasse I, II und III)  
N2: Fahrzeuge mit einer Masse > 3,5 Tonnen und < 12 Tonnen  
N3: Fahrzeuge mit einer Masse > 12 Tonnen
- Kategorie T: Land- oder fortwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern

Weitere Informationen finden Sie auf der Website unter: <http://www.aisoe.at/umweltzone-antwerpen/>.

Da die Ringautobahn nicht zur Umweltzone gehört, ist die Zufahrt zum Hafen von Antwerpen daher weiterhin für jedes Fahrzeug, auch ohne vorherige Registrierung, möglich. Fahrzeugen mit den höchsten Schadstoffemissionen ist die Einfahrt nur noch unter Mitführung einer kostenpflichtigen Umweltzonen-Tageskarte erlaubt.

### Folgenden Fahrzeugen ist eine Einfahrt in die Umweltzone ohne Registrierung gestattet:

- Euro IV, V und VI mit belgischer Zulassung ;
- Euro III mit nachgerüstetem Partikelfilter, registriert bei den flämischen Behörden.

### Folgenden Fahrzeugen ist eine Einfahrt in die Umweltzone nur mit Registrierung gestattet:

- Euro IV, V und VI mit ausländischer Zulassung;
- Euro III mit nachgerüstetem Partikelfilter, der nicht bei den flämischen Behörden registriert wurde.

### Folgende Fahrzeuge können mit Registrierung in die Umweltzone einfahren, sofern Sie eine Umweltzonen-Tageskarte erworben haben:

- Euro III ohne Partikelfilter;
- alle Fahrzeuge, die nicht die Standards der Umweltzone erfüllen (also Euro 0-, I- und II-Fahrzeuge).

Diese Fahrzeuge haben die **Möglichkeit, an maximal acht Tagen pro Jahr eine Umweltzonen-Tageskarte für 35 Euro pro Einfahrt zu erwerben:** <https://www.slimnaarantwerpen.be/de/lez/tageskarte>

Die kostenfreie Registrierung eines Fahrzeugs ist vorab möglich, muss aber spätestens innerhalb von 24

Stunden nach der Einfahrt in die Umweltzone erfolgen.

Die Registrierung ist online möglich unter: <https://lez.antwerpen.be/?Taal=DE>

Kontrollen werden per Kamera über ein Kennzeichenerfassungssystem durchgeführt. Führt ein Fahrzeug ohne Registrierung in die Umweltzone von Antwerpen bzw. versäumt die Anmeldung innerhalb der 24-Stundenfrist, wird ein Bußgeld erworben. Das Bußgeld beträgt **bis 31. Januar 2018 125 Euro, ab 1. Februar 2018 150 Euro** für den ersten Verstoß.

Bei wiederholten Verstößen wird ein Bußgeld von bis zu 350 Euro erhoben.

Weitere Infos über die Umweltzone von Antwerpen können in deutscher Sprache abgerufen werden unter: <https://www.slimnaarantwerpen.be/de/lez>.



## Spanien: Bußgelder für Auftraggeber und Transportunternehmer bei Kabotageverstößen

Der DSLV (Deutscher Speditions- und Logistikverband) informiert, dass seit dem Jahr 2017 Transportunternehmen, die Kabotagetransporte in Spanien durchführen ohne über die erforderlichen Unterlagen zu ver-

fügen, mit einem Bußgeld in Höhe von 4001 Euro bestraft werden. Dabei betreffen die Strafen nicht nur das ausführende Transportunternehmen mit 4001 Euro, sondern auch den Auftraggeber mit 2001 Euro.

Damit werden in Spanien erstmals Verstöße nicht ausschließlich dem

Transportunternehmen angelastet, sondern auch dem Auftraggeber bzw. Spediteur.

Diese Rechtslage ist zwar umstritten, wurde aber mit Genehmigung der Regierung und auf Drängen der Transportunternehmerverbände geschaffen.





## Niederlande: Einführung von Mindestlohnbestimmungen für Kabotageverkehre ab 1. Jänner 2018

Der niederländische Verband TLN bzw. die IRU informieren, dass es in den Niederlanden seit 1. Jänner 2017 neue Mindestlohnbestimmungen für **Kabotageverkehre**, sowohl für Personen- als auch Gütertransport, mit Wirkung 1. Jänner 2018 gibt/geben wird.

### Im Überblick:

**Geltungsbereich:** Kabotageverkehre (Personen-/Gütertransport)

**Meldepflicht (Vorabmeldungen):** Hierzu wird ein elektronisches Meldewesen etabliert. Dies soll mit 1. Jänner 2018 in Kraft treten.

**Dokumentationsverpflichtung:** Ein Nachweis von entsprechenden

Dokumenten hat erst nach Aufforderung durch die Behörden zu erfolgen. **Dokumente (Nachweise):** Lohnzettel inkl. Überweisungsbestätigungen, dass der Lohn entsprechend an den Fahrer ausbezahlt wurde, Arbeitsvertrag, Arbeitszeitübersichten (für jene Zeiten, die in den Niederlanden gearbeitet wurde), Sozialversicherungsnachweis. Diese Dokumente müssen nicht (aber können) im Fahrzeug mitgeführt werden. Sie können bei einer Kontrolle auch elektronisch an die zuständigen Stellen übermittelt werden.

**Mindestlohn (Höhe):** In den Niederlanden ist der Bruttolohn für ei-

nen internationalen Fahrer brutto 13,91 Euro/Stunde. Der Minimumstundenlohn beträgt 8,96 Euro.

**Kontaktperson:** Der Arbeitgeber muss in den Niederlanden eine Kontaktperson (Repräsentanten) angeben, an den sich die Behörden im Fall einer Kontrolle/Anfrage wenden können.

**Haftung (Auftraggeber):** Die Bestimmungen beruhen auf dem Prinzip der gemeinsamen Haftung (Auftraggeberhaftung). Alle am Transport beteiligten Stellen (Frachtführer, Auftraggeber, Verlader etc.) können für die Verletzung der Mindestlohnbestimmungen zur Verantwortung gezogen werden.



## Grenze Russland – Weißrussland (Belarus): Grenzübertritte für Drittstaatsangehörige

Der föderale Sicherheitsdienst der Russischen Föderation (FSB) hat in den drei russischen Regionen (Bryansk, Pskov und Smolensk) an der Grenze zu Weißrussland (Belarus) eine Verordnung über Grenzkontrollen erlassen.

Die Verordnung trat mit 7. Februar 2017 in Kraft. Regionale Grenzschutzbeamte müssen Standorte und Zeiten für die Einreise und den Durchlass von Personen und Fahrzeugen in der Grenzzone festlegen und die Einrichtung von Hinweisschildern für die neuen Maßnahmen organisieren.

Während die eingeleiteten Maßnahmen für russische und weißrussische

Staatsbürger keinerlei Beeinträchtigungen mit sich bringen, bedeuten sie für Drittstaatsangehörige, dass diese auch mit einem gültigen Visum von Europa über Weißrussland nicht nach Russland einreisen dürfen, da es in diesem Grenzbereich keinen offiziellen Grenzübergang gibt.

Gemäß dem Grenzschutzdienst des Föderalen Sicherheitsdienstes der Russischen Föderation, wie auf seiner Webseite angegeben:

Gemäß Artikel 2 des Abkommens zwischen der Russischen Föderation und der Republik Weißrussland (Belarus) über die Wahrung der Gleichberechtigung der Bürgerin-

nen und Bürger Russlands und Belarus, sich frei zu bewegen und ihren Wohnsitz in den Hoheitsgebieten der Staaten zu wählen – Mitglieder des Unionsstaates (St. Petersburg, 24. Jänner 2006) – haben Bürgerinnen und Bürger der Republik Weißrussland (Belarus) und der Russischen Föderation unabhängig vom Aufenthaltsort das Recht, das Territorium der Russischen Föderation und der Republik Weißrussland (Belarus) frei zu betreten und zu verlassen.

**Gemäß Artikel 4 des Abkommens zwischen der Russischen Föderation und der Republik Weißrussland (Belarus) über Freundschaft, Nachbarschaft und die Zusammen-**

arbeit (Minsk, 21. Februar 1995), hat man sich über die Regelung der Einreise, des Austritts oder des Aufenthaltes von Drittstaatsangehörigen auf dem Hoheitsgebiet der Russischen Föderation und der Republik Belarus bis jetzt noch nicht geeinigt.

**Bis zur endgültigen Regelung dieser Frage wird die Überquerung der russisch-weißrussischen Staatsgrenze von Drittstaatsangehörigen mit der Nutzung des Schienen- und**

**Straßenverkehrs sowie der Direktflüge zwischen der Republik Belarus und der Russischen Föderation eine Verletzung der internationalen Regeln bei der Überquerung der Staatsgrenze der Russischen Föderation bedeuten.**

**Der Besitz einer Aufenthaltsgenehmigung auf dem Territorium Russlands und Weißrusslands gewährt nicht das Recht, die russisch-weißrussische Staatsgrenze zu überschreiten.**

Aufgrund internationaler Verträge und der nationalen Gesetzgebung der Russischen Föderation können alle Drittstaatsangehörigen über die multilateralen (bilateralen) Grenzübergangsstellen, die für internationale oder bilaterale Bewegungen offen sind, Russland betreten und verlassen.

Wir empfehlen allen Transportunternehmen bei der Planung die derzeit vorherrschenden Umstände zu beachten.



## Slowenien: Lieferschein/Frachtbrief für (Rund)holztransporte

Das Außenwirtschaftscenter Laibach informiert zum **Gesetz über Änderungen und Ergänzungen des Waldgesetzes** (Amtsblatt der Rep. Slowenien 77/2016), wonach mit 1. Jänner 2017 ein „Buchhaltungsbeleg“ eingeführt wurde.

Waldholzsortimente, die auf einem Fahrzeug aufgeladen oder auf der Straße transportiert werden, müssen wegen Verfolgung der Nachhaltigkeit des Verkehrs mit Waldholzsortimenten und Durchführung der Kontrolle gemäß dem Gesetz mit dem Buchhaltungsbeleg begleitet werden. Der Fahrer der Waldholzsortimente muss den Buchhaltungsbeleg nach dem Aufladen und während des Transports bei sich bzw. im Fahrzeug haben und diesen bei einer Kontrolle der bevollmächtigten Person zur Durchsicht überreichen.

Der Buchhaltungsbeleg, der vom Absender ausgefüllt wird, ist abrufbar unter <http://tinyurl.com/h7m37p6> und beinhaltet Informationen wie:

- Informationen (Name, Nachname, Adresse, Steuernummer oder Firmenname, -adresse sowie Steuernummer) über den Waldbesitzer, dem der Holzschlagbescheid ausgestellt wurde,
- Informationen über den Absender,
- Informationen über den Empfänger,
- Informationen über den Transporteur,
- Informationen über den Fahrer,
- Art und Registernummer des Fahrzeugs,
- Ort, Datum und Uhr der Aufladung sowie Ort und Datum der Ausladung,
- Art und Menge von Waldholzsortimenten,
- Folgenummer des Buchhaltungsbelegs.

In folgenden Fällen ist der Buchhaltungsbeleg **nicht** notwendig:

- Für Waldholzsortimente, die in Wäldern, die im Besitz von Privatpersonen sind, gewonnen wurden, auf dem Fahrzeug aufgeladen oder

auf der Straße transportiert werden und deren Gesamtmenge nicht 10 m<sup>3</sup> überschreitet;

- für Waldholzsortimente, die für Eigenbedarf bestimmt sind und vom Waldbesitzer transportiert werden oder wenn es sich um Transport im Rahmen der Nachbarschafts- oder Verwandtschaftshilfe handelt gemäß den Vorschriften, die Schwarzarbeit und -beschäftigung vermeiden. Beim Aufladen und Transport der Waldholzsortimente muss die Person jedoch die Genehmigung für Holzschlag, die vom slowenischen Forstamt ausgegeben wurde, bei sich haben. Die Genehmigung für Holzschlag ist nicht notwendig, wenn der Durchmesser von Holzsortimenten, die auf dem Fahrzeug aufgeladen sind oder auf der Straße transportiert werden, bis max. 10 cm am stärksten Teil (außer für Holzspäne und zerlegtes Holz) misst, die Gesamtmenge nicht 10 m<sup>3</sup> überschreitet und auf dem Fahrzeug gleichzeitig keine anderen Waldholzsortimente aufgeladen sind.





- Für Waldholzsortimente, die auf dem Fahrzeug aufgeladen oder auf der Straße transportiert werden und ein Gegenstand des Verkaufs oder Geschenks zwischen zwei Personen sind. In dem Fall wird der Transport von Waldholzsortimenten mit einer Erklärung oder anderem Beleg, in dem die Art und Menge von Waldholzsortimenten, Ort und Datum, Absender, Transporteur und Empfänger von Waldholzsortimenten angegeben werden, begleitet. Die Erklärung bzw. den anderen Beleg muss der Absender und Empfänger fünf Jahre nach dem Erledigungsdatum des Transports von Waldholzsortimenten aufbewahren und dieses muss vom Absender und Empfänger unterschrieben werden.

Informationen finden Sie auf der Internetseite des Ministeriums für Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Ernährung in Slowenien (leider nur in Slowenisch): <http://tinyurl.com/zj9r49y>.

**Österreichische Transporteure, die Holz nach Slowenien liefern, sollen einen „österreichischen“ Lieferschein/Frachtbrief mitführen, der diese Informationen, die mit der Einführung des Buchhaltungsbelegs in Slowenien notwendig sind, beinhaltet. Die extra Informationen, die in Slowenien zusätzlich verlangt sind, können einfach auf den „österreichischen“ Lieferschein/Frachtbrief dazu geschrieben werden.**

Für weitere Informationen steht Ihnen Mag. Robert Režonja vom Direktorat für Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei beim Ministerium für Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Ernährung in Slowenien zur Verfügung:

MINISTRSTVO ZA KMETIJSTVO, GOZDARSTVO IN PREHRANO  
DIREKTORAT ZA GOZDARSTVO, LOVSTVO IN RIBIŠTVO  
Dunajska 22  
SI-1000 Ljubljana  
Tel.: +386 1/ 478 91 45  
Fax: +386 1/ 478 90 21  
[www.mkgp.gov.si](http://www.mkgp.gov.si)  
Kontakt: Mag. Robert REŽONJA  
(Englisch) +386 1 478 91 42  
[robert.rezonja@gov.si](mailto:robert.rezonja@gov.si)



Foto: Waldschneefotolia.com

# VOLLE RÜCKENDECKUNG. DIE NISSAN NUTZFAHRZEUGE – JETZT MIT 5-JAHRES-GARANTIE.

Abb. zeigt Symbolfotos. \*5 Jahre Herstellergarantie bis 160.000 km auf alle NISSAN Nutzfahrzeug-Modelle mit Verbrennungsmotor.

IHR ERFAHRENER SPEZIALIST FÜR NISSAN NUTZFAHRZEUGE

das macht  
**spes**<sup>®</sup>  
automobile

**nutzfahrzeuge**  
gradnerstraße 64 • 8055 graz-puntigam  
Tel.: +43 (0)316 29 58 18 • [www.spes.at](http://www.spes.at)



**Entwicklung  
Dieselpreis und  
Transportkosten-  
index**

Die aktuelle Entwicklung zum Dieselpreis und Transportkostenindex ist wieder unter [www.dietransporteure.at](http://www.dietransporteure.at) abrufbar.



**Aktuelle VPI- und  
Inflationsentwick-  
lung in Österreich**

Die aktuelle Entwicklung des Verbraucherpreisindex sowie der Inflation finden Sie unter [www.dietransporteure.at](http://www.dietransporteure.at)



**Rückersatz von Weiterbildungskosten –  
Mustervereinbarung**

Da es Ende letzten Jahres im Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz (AVRAG) zu einer Änderung der Zeiten beim Ausbildungskostenrückersatz gekommen ist, wurde die Mustervereinbarung hinsichtlich des Rückersatzes von Weiterbildungskosten

im Güterbeförderungsgewerbe entsprechend angepasst.

Wir weisen darauf hin, dass für jene Rückerstattungsvereinbarungen, die vor Inkrafttreten der Novelle (28. Dezember 2015) abgeschlossen wurden,

sich an der damaligen Rückersatzfrist nichts ändert.

Die umfassenden Infos finden Sie unter <http://tinyurl.com/k837ydr>. Das Formular für den Rückersatz finden Sie auf den nächsten Seiten.

Foto: © Pixelio/Forstia.com

Ausbildungskostenersatz

Weiterbildung Berufskraftfahrer/Güterbeförderung

Zwischen der

**Firma** .....  
(im Folgenden Arbeitgeber genannt)

und

**Herrn/Frau** .....  
(im Folgenden Arbeitnehmer genannt)

wird folgende

**VEREINBARUNG ÜBER DEN RÜCKERSATZ  
VON WEITERBILDUNGSKOSTEN  
(ART. XVII BUCHSTABE C KV GÜTERBEFÖRDERUNG/ARBEITER)**

getroffen:

- Der Arbeitgeber ermöglicht dem Arbeitnehmer den Besuch folgender Weiterbildungsveranstaltung im Sinn der „Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung“ (GWB-VO):
  - ⇒ **Durchgehender Gesamtkurs** (35 Stunden in durchgehendem Kursblock)  
von..... bis .....  
Kursveranstalter.....  
Kursort .....
  - ⇒ **Teilkurs** im Ausmaß von ..... Stunden (mindestens 7 Stunden)  
von..... bis .....  
Kursveranstalter.....  
Kursort .....
- Gemäß Artikel XVII des Kollektivvertrages für das Güterbeförderungsgewerbe/Arbeiter trägt der Arbeitgeber unter der Voraussetzung der vollständigen Absolvierung der unter Punkt 1 genannten Weiterbildungsveranstaltung die Kosten der in Punkt 1. genannten Weiterbildungsveranstaltung in der Höhe von  
€ .....sowie die dem Arbeitnehmer gemäß Artikel XVII a und b des Kollektivvertrages für den Zeitraum des Kursbesuches/der Ausbildungseinheit gebührende Abgeltung in Höhe von  
€ .....

Der Arbeitnehmer ist während der Weiterbildungsveranstaltung von Arbeitsleistungen zur Gänze freigestellt.



3. Der Arbeitnehmer bestätigt, dass durch die vorgesehene Weiterbildung dem Arbeitnehmer Spezialkenntnisse theoretischer und praktischer Art vermittelt werden, die dieser auch bei anderen Arbeitgebern verwerten kann.
4. Endet das Arbeitsverhältnis vor Ablauf von 4 Jahren nach absolvierter Weiterbildung durch
- unberechtigten vorzeitigen Austritt,
  - berechtigte Entlassung,
  - Kündigung durch den Arbeitnehmer oder
  - einvernehmliche Auflösung,
- verpflichtet sich der Arbeitnehmer, die vom Arbeitgeber getragenen Kosten für die oben genannte Weiterbildungsveranstaltung in der Höhe von € ..... zurückzuzahlen.

Die Höhe der Rückzahlungsverpflichtung berechnet sich anteilig für jeden zurückgelegten Monat vom Zeitpunkt der Beendigung der Weiterbildung bis zum Ende der 4-jährigen Bindungsdauer. Der Rückzahlungsbetrag verringert sich daher anteilig um die nach Absolvierung der geförderten Weiterbildung in der Bindungsdauer zurückgelegten Dienstzeit.

5. Endet das Arbeitsverhältnis nach Ablauf von 4 Jahren nach absolvierter Weiterbildung, besteht keine Rückzahlungsverpflichtung des Arbeitnehmers.

....., am .....

OrtDatum

.....

Arbeitgeber

.....

gelesen und ausdrücklich einverstanden  
Arbeitnehmer

⇒ Falls nicht zutreffend, bitte streichen!

Hinweis: Alle Angaben in diesem Muster erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich ist ausgeschlossen. Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter!

Gefahrguttransporte – Änderungen zum ADR 2017

Die Änderungen zum ADR sind am 1. Jänner 2017 in Kraft getreten. Die Anwendung der neuen Vorschriften für den Landverkehr (Straße, Schiene, Binnenwasserstraße) ist seit diesem Zeitpunkt sowohl für innerstaatliche als auch internationale Gefahrguttransporte möglich. Während der allgemeinen Übergangsvorschrift bis 30. Juni 2017 können auch noch die Vorschriften des ADR 2015 angewendet werden.

Die entsprechende Zusammenstellung sowie die neuen Vorschriftentexte zum ADR/RID/ADN 2017 finden Sie auch auf der Gefahrgut-Website der Bundessparte Transport und Verkehr. Dort finden Sie auch die neue Online Gefahrgut-Datenbank.

Die umfassenden Infos finden Sie unter: <http://tinyurl.com/knr6xgj>.



aws-Neuerungen 2017  
(Investitionszuwachsprämie, Zuschussprogramme für innovative Start-ups ...)

Information des Austria Wirtschaftsservice (aws) zu den neuen Förderangeboten ab 2017

Neuerungen 2017

Seit 1. Jänner 2017 werden von der aws neue Förderungen angeboten. Teilweise liegen die formellen Genehmigungen der entsprechenden Förderungsrichtlinien noch nicht vor, Antragstellungen – über den aws-Fördermanager – sind aber seit 1. Jänner 2017 möglich (Ausnahme: aws-KMU-Investitionszuwachsprämie, hier ist eine Antragstellung seit 9. Jänner 2017 möglich).

Zusammengefasst die wesentlichen Neuerungen:

1) Neue Zuschussprogramme für innovative Start-ups

Für innovative Start-ups stehen seit 1. Jänner 2017 zwei neue Zuschussprogramme zur Verfügung: die „aws Lohnnebenkostenförderung“ und die „aws Risikokapitalprämie“. In beiden Programmen ist Voraussetzung, dass das antragstellende Unterneh-

men (bei „aws Lohnnebenkosten“ bzw. das Unternehmen an welchem sich ein Investor beteiligt (bei „aws Risikokapitalprämie“) ein innovatives Start-up ist. Innovative Start-ups zeichnen sich dadurch aus, dass sie junge und kleine Unternehmen nach EU-Definition sind und dass sie über ausreichendes Innovations- und Wachstumspotenzial verfügen. Die Details zu diesen Start-up Kriterien finden Sie auf der aws-Website, die auch einen automatisierten Selbsttest, den „aws-Start-up-PreCheck“ enthält. Mit dem aws-Start-up-PreCheck können Antragstellerinnen und Antragsteller vorab selbst abtesten, ob die geplante oder bereits erfolgte Unternehmensgründung als innovatives Start-up gelten kann.

Lohnnebenkostenförderung

Dieses Förderungsprogramm ersetzt jene Lohnnebenkosten (Dienstgeber-

beiträge) ganz oder teilweise, die von innovativen Start-ups für die ersten drei Arbeitsplätze über einen Zeitraum von bis zu drei Jahren nachweislich bezahlt wurden. Die aws Lohnnebenkostenförderung beträgt im ersten Jahr 100 %, im zweiten Jahr 67 % und im dritten Jahr 33 % der jeweiligen Lohnnebenkosten. Die Details finden sich auf der aws-Website. [www.aws.at/lnk](http://www.aws.at/lnk)

Risikokapitalprämie

Gefördert werden Beteiligungen von Investorinnen bzw. Investoren an innovativen Start-ups. Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses und beträgt bis zu 20 % des förderungsfähigen Beteiligungsbetrages, maximal jedoch 50.000 Euro (kumuliert) pro Investorin bzw. Investor und Kalenderjahr. Das Antragsverfahren ist zweistufig gestaltet. Die Investorin bzw. der Investor stellt vor Abschluss der Beteiligung einen Antrag ⇒



für eine „aws-Risikokapitalprämie“. Zeitlich unabhängig von der Antragstellung der Investorin bzw. des Investors kann das innovative Start-up einen Antrag für eine „aws-Start-up-Qualifikation“ stellen. Bei positiver Prüfung stellt die aws eine Start-up-Qualifikation aus, welche die Erfüllung der Start-up-Kriterien bestätigt. Diese kann vom innovativen Start-up zum Vorweis gegenüber (weiteren) Investorinnen bzw. Investoren verwendet werden und damit zum Ausdruck bringen, dass Investorinnen und Investoren, bei Beteiligung an diesem innovativen Start-up, die Möglichkeit auf eine 20 %ige Risikokapitalprämie haben. Eine gültige Start-up-Qualifikation ist jedenfalls Voraussetzung für die Ausstellung eines Förderungsvertrages für eine „aws-Risikokapitalprämie“ [www.aws.at/rkp](http://www.aws.at/rkp)

## 2) Neues Zuschussprogramm für kleine und mittlere Unternehmen – die aws KMU – Investitionszuwachsprämie – seit 9. Jänner 2017

Mit dieser Förderungsaktion soll ein Anreiz für Unternehmensinvestitionen geschaffen werden, um die Investitionsneigung von österreichischen Unternehmen zu heben und Wachstums- und Beschäftigungsimpulse zu setzen.

Gefördert werden kleine und mittlere Unternehmen nach EU-Definition, die materielle aktivierungspflichtige Neuinvestitionen in das abnutzbare Anlagevermögen vornehmen – Lkw, Pkw und Grundstücke sind davon ausgenommen. Wichtig ist, dass diese Neuinvestitionen über dem Durchschnitt der in den letzten drei Jahren vom Unternehmen durchgeführten Investitionen liegen (auch hier werden Lkw-Investitionen der letzten Jahre nicht berücksichtigt), wobei

bei Kleinst- und Kleinunternehmen (d. h. bis zu 49 Beschäftigte) diese Neuinvestitionen zumindest um 50.000 Euro (Investitionszuwachs) und bei mittleren Unternehmen (bis zu 249 Beschäftigte) zumindest um 100.000 Euro höher sein muss, als der Wert der durchschnittlichen Investitionen der letzten drei Jahre. Der Zuschuss beträgt im Einzelfall für Kleinst- und Kleinunternehmen bis zu 15 % des Investitionszuwachses von zumindest 50.000 Euro bis max. 450.000 Euro und für mittlere Unternehmen bis zu 10 % des Investitionszuwachses von zumindest 100.000 Euro bis max. 750.000 Euro. Unternehmensgründungen sind von diesem Programm ausgenommen. Es müssen jedenfalls 3 vollständige Jahresabschlüsse vorliegen.

Die Förderungsvergabe erfolgt chronologisch entsprechend der Reihenfolge des Eintreffens der vollständigen und beurteilungsfähigen Förderungsanträge bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die zur Verfügung stehenden Budgetmittel verbraucht sind.

Um eine rasche und unkomplizierte Abwicklung dieser Förderung zu ermöglichen wurde bei der Einreichung der Anträge über den aws-Fördermanager eine „Selbsteinschätzung“ eingeführt. Dabei kann das Unternehmen selbst prüfen, ob die Grundvoraussetzungen für die Förderung eingehalten werden und erhält eine Indikation, ob eine Förderung grundsätzlich möglich ist. Es können nur vollständige Anträge – d. h. alle Pflichtfelder am aws-Fördermanager sind befüllt, die notwendigen Unterlagen sind hochgeladen und die „Selbsteinschätzung“ hat ein positives Ergebnis – abgesendet werden. Die Antragstellung für dieses Programm ist seit 9. Jänner 2017 möglich. [www.aws.at/kmu-invest](http://www.aws.at/kmu-invest) (seit 9. Jänner 2017)

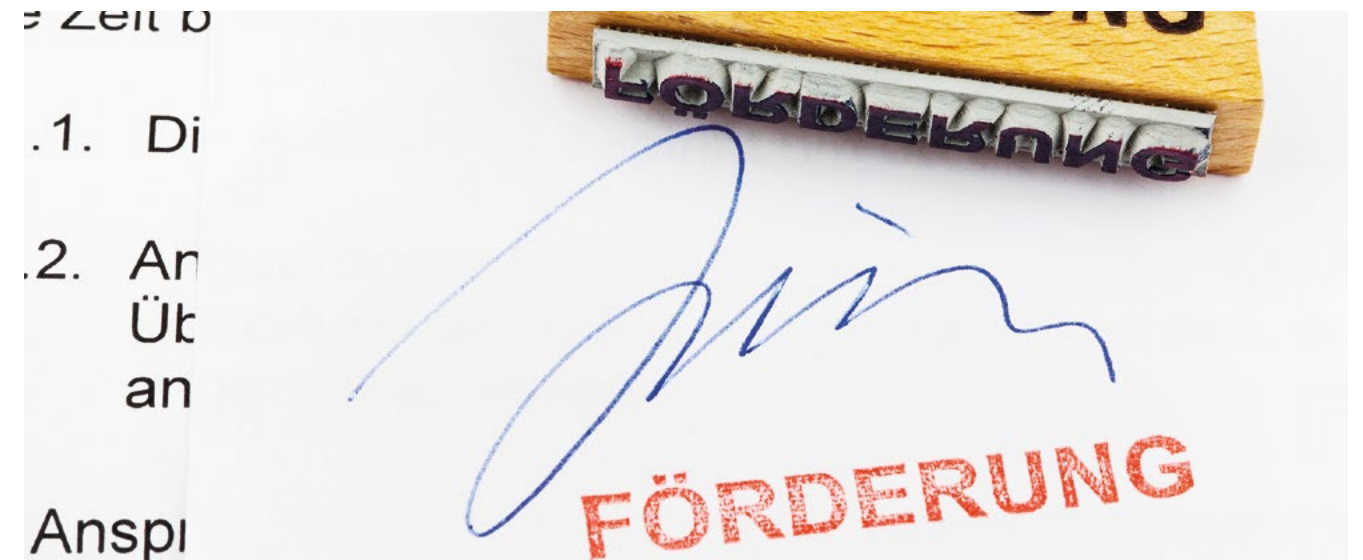
## 3) Ausweitung der aws-Garantien

Mit 1. Jänner 2017 traten wesentliche Erweiterungen bei den aws-Garantien in Kraft. So werden die Betragsobergrenzen für Garantieübernahmen von zuletzt 7,5 Mio. Euro auf 25 Mio. Euro pro Projekt und von 25 Mio. Euro auf 40 Mio. Euro für die Unternehmensgruppe erhöht. Garantiefähig sind künftig nicht nur Investitionen, sondern auch Finanzierungen im Zusammenhang mit nichtaktivierungsfähigen Wachstums- und Innovationsvorhaben im Rahmen von Betriebsmittelkrediten, auch hier gilt die Obergrenze von 25 Mio. Euro Projektgarantien für Internationalisierungsvorhaben (Auslandsinvestitionen) werden ebenfalls erweitert und sind seit 1. Jänner 2017 weltweit möglich, d. h. der eingeschränkte Zielländerkreis wurde aufgehoben.

- aws-Garantien für Investitionen in Österreich (<https://www.aws.at/foerderungen/aws-garantien-fuer-investitionen-in-oesterreich>)
- aws-Garantien International (<https://www.aws.at/foerderungen/aws-garantien-international>)

## 4) Ausweitung der aws-erp-Kredite

Parallel zu den höheren Obligogrenzen bei den aws-Garantien gilt seit 1. Jänner 2017 eine neue Kreditobergrenze bei den awserp-Krediten. Die aws kann nun für ein Vorhaben bis zu 30 Mio. Euro Kreditvolumen bereitstellen. Neues aws-erp-KMU- und Wachstumsprogramm nun auch für mittelständische Unternehmen bis 3000 Mitarbeiter. Die aws hält seit 1. Jänner 2017 ein neues Angebot für die mittelständischen Unternehmen bereit: das



bisherige aws-erp-KMU-Programm steht nun auch Wachstumsprojekten von mittelständischen Unternehmen zur Verfügung. Für Investitionen im Inland, aber auch für Internationalisierungsprojekte gewährt die aws an Unternehmen bis 3.000 Mitarbeitern aws-erp-Kredite zu den Konditionen des KMU-Programms als Demimis-Beihilfe. Erweiterung des Kleinkreditprogramms auf Finanzierungen bis 500.000 Euro

Das bewährte aws-erp-Kleinkreditprogramm wächst in eine neue Dimension: Seit 1. Jänner 2017 bietet die aws in diesem raschen und einfachen Verfahren Finanzierungen für Projekte von Kleinunternehmen bis zu einer Kredithöhe von 500.000 Euro an. Die Projektkosten können dabei auch über diese Grenze hinausgehen, da die diesbezügliche Obergrenze weggefallen ist.

## Neuer Gründungskleinkredit

Für Gründerinnen und Gründer und bei Unternehmensnachfolgen/Übernahmen bietet der aws-erp-Kleinkredit seit 1. Jänner 2017 besonders attraktive Konditionen: Für ein Fi-

nanzierungsvolumen bis zu 500.000 Euro beträgt der Zinssatz fix 0,5 % p. a. und das Zuzahlungsentgelt (einmalig) ist auf 0,5 % der Kreditsumme herabgesetzt. Als Gründerin bzw. als Gründer gelten alle Unternehmen bis zum 6. Jahr nach Gründung/Übernahme.

## 5) Neue Programme zur Verwertung geistigen Eigentums (Genehmigung steht noch aus)

**aws IP.Coaching**  
**Entwicklung und Implementierung der IP-Strategie**  
Unterstützt werden technologieorientierte kleine und mittlere Unternehmen bei der Entwicklung und Implementierung einer maßgeschneiderten Strategie zur Nutzung des geistigen Eigentums. Drei zusammenhängende Module bestehend aus Beratungsleistungen und finanziellen Zuschüssen werden angeboten. Vorabinformationen bei: Dr. Walter Koppensteiner  
**aws IP.Market**  
**Entwicklung und Implementierung der IP-Strategie**  
Unterstützt werden kleine und mittlere Unternehmen, Universitäten, außeruniversitäre Forschungseinrich-

tungen bei der wirtschaftlichen Umsetzung von aussichtsreichen Innovationen oder von neuen Technologien durch die Verwertung des geistigen Eigentums außerhalb des eigenen Unternehmens. Die Förderung erfolgt durch Beratung, Vermarktungsleistungen und finanzielle Zuschüsse. Vorabinformationen bei: DI Norbert Karner

## 6) Verlängerung des Zuschussprogrammes „aws Kapitalmarktprospekt“

Das mit 31. Dezember 2016 auslaufende Pilot-Förderungsprogramm „aws-Kapitalmarktprospekt“, das seit 1. Oktober 2015 auch die externen Kosten für die Erstellung, Prüfung und Veröffentlichung von Informationsblättern gemäß Alternativfinanzierungsgesetz (AltFG) mit einem 50%igen Zuschuss (max. 50.000 Euro) unterstützt, wird erneut verlängert. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der aws kein zusätzliches Budget zur Verfügung steht, sondern die verbleibenden Budgetmittel nach dem Prinzip „first come, first serve“ ausgenutzt werden. [www.aws.at/kapitalmarktprospekt](http://www.aws.at/kapitalmarktprospekt)



## Investitionszuwachsprämie in Transportwirtschaft hätte positiven Beschäftigungseffekt

Presseaussendung von der Bundessparte

„Klacska, Branchensprecher der Transportwirtschaft für Nachbesserung bei Förderkriterien“

Die Investitionszuwachsprämie für Klein- und Mittelbetriebe (KMU) wurde im Herbst von der Bundesregierung beschlossen, um die betrieblichen Investitionen zu stärken und Unternehmen damit wettbewerbsfähiger zu machen. Dabei sah es zunächst danach aus, dass die gesamte Transportbranche von dieser Unterstützung ausgeschlossen werden würde.

Dies konnte nun zwar zu einem Teil abgewendet werden: Die Anschaffung von Fahrzeugen ausgenommen, können auch in der Transportwirtschaft alle Investitionen für die Berechnung eines Investitionszuwachses herangezogen werden, sprich etwa Modernisierungen oder Umbauten von Büros, Garagen, betriebsinternen Werkstätten oder Anschaffung

von Maschinen. „Damit kommt die KMU-Investitionszuwachsprämie zwar auch der Verkehrswirtschaft zugute - doch leider nur am Rande“, erklärt Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich. „Die wesentlichen Betriebsmittel sind in unserer Branche nun einmal Lkw und Busse. Dass gerade Investitionen in den Fuhrpark als Herzstück unserer Branche nicht gefördert werden, sorgt bei unseren Betrieben zurecht für Unmut.“

Hochrangige Wirtschaftskammervorteiler hatten die Politik im Vorfeld auf diese Schieflage aufmerksam gemacht und dazu aufgefordert, faire Verhältnisse herzustellen und auch Kfz in die Investitionszuwachsprämie einzubeziehen.

„Wir begrüßen, dass die Bundesregierung die Transportbranche nun nicht mehr kategorisch aus der Förderung ausschließt. Doch die Be-

nachteiligung ist damit nicht ausgemerzt. Unsere Fahrzeuge sind unsere Zukunftsinvestitionen. Diese nicht zu fördern heißt, der Branche Unterstützung im immer härter werdenden globalen Wettbewerb zu verwehren. Darüber hinaus bedeutet jeder Investitionszuwachs im Transportgewerbe die Schaffung von Arbeitsplätzen“, kritisiert der Bundesspartenobmann. Wie Berechnungen zeigen, werden pro Lkw, der für ein heimisches Unternehmen unterwegs ist, zwei zusätzliche Jobs geschaffen. Dem Staat fallen außerdem pro Lkw mehr als 50.000 Euro an Einnahmen pro Jahr zu. „Das Ziel muss sein, Verkehr ‚Made in Austria‘ zu stärken und wieder mehr österreichische Kennzeichen auf die Straßen zu bekommen. Dieses Potenzial zu vernachlässigen ist kontraproduktiv, und ich kann mir nicht vorstellen, dass die Politik gerade jetzt bewusst auf einen positiven Beschäftigungseffekt verzichtet“, so Klacska.

## AZG-ARG-Novelle – BGBl 114-2016 iVm EU-Verordnung 2016/403

Mit **1. Januar 2017** trat die EU-Verordnung 2016/403 entsprechend in Kraft. Diese ergänzt u. a. die VO 1071/2009 hinsichtlich der Einstufung schwerwiegender Verstößen und besagt:

„Mit dieser Verordnung wird eine gemeinsame Liste von Kategorien, Art und Schweregrad der Verstöße gegen die Unionsvorschriften im gewerblichen Straßenverkehr gemäß Anhang I dieser Verordnung erstellt, die ergänzend zu den Anforderungen in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Aberkennung der Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmen führen können.“

Ebenso schafft die Verordnung eine neue Kategorisierung der Einteilung von Verstößen gem. Anhang III der EU-Richtlinie 2006/22. Nun wurde eine Kategorie der schwersten Verstöße (MSI – most serious infringements) gegen die EU Verordnungen 561/2006 (Sozialvorschriften) und

165/2014 (Kontrollgerät) geschaffen.

Die Umsetzung betreffend der Strafhöhe dieser neuen Kategorie erfolgte durch die jüngsten Novellierungen zum Arbeitszeit- (AZG) bzw. Arbeitsruhegesetz (ARG).

**Auch diese Novellierungen traten mit 1. Januar 2017 in Kraft.**

Hinsichtlich der Strafhöhen heißt es nun im § 28 (6) Arbeitszeitgesetz:

**Bisher:**

(6) Sind Übertretungen gemäß Abs. 5 nach Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG als

1. leichte Übertretungen eingestuft oder in diesem Anhang nicht erwähnt, sind die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber

a) in den Fällen der Z 1 bis 7 mit einer Geldstrafe von 72 Euro bis 1 815 Euro, im Wiederholungsfall von 145 Euro bis 1 815 Euro,

b) im Fall der Z 8 mit einer Geld-

strafe von 145 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 200 Euro bis 3 600 Euro;

2. schwerwiegende Übertretungen eingestuft, sind die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber mit einer Geldstrafe von 200 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 250 Euro bis 3 600 Euro;

3. sehr schwerwiegende Übertretungen eingestuft, sind die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber mit einer Geldstrafe von 300 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 350 Euro bis 3 600 Euro.

**NEU:**

11. Im § 28 Abs. 6 wird folgende Z 4 eingefügt:

„4. schwerste Übertretungen eingestuft, sind die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber mit einer Geldstrafe von 400 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 450 Euro bis 3 600 Euro.“

Die umfassenden Infos finden Sie unter: <http://tinyurl.com/nya4nuk>.

## Die Spritspartrainings-Förderaktion für Lenkerinnen und Lenker von Lkw über 3,5 t hzG – Fördertopf ist noch gefüllt

Die Förderung „Spiritspartraining“ kann auch auf das C95-Modul angerechnet werden kann.

Die Förderansuchen können wie bisher Unternehmer (KMU) mit steirischem 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 Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe:

Alle Infos sowie die Anträge rund um die Förderung erhalten Sie bei:

Pamela Prinz

Tel. 0316/601-638

E-Mail:

[befoerderung.gueter@wkstmk.at](mailto:befoerderung.gueter@wkstmk.at)



Foto: © bluedarkat/Fotolia.com

## Förderung für das Kleintransportgewerbe und den Werkverkehr für Fahrzeuge bis 3,5 t hzG – Fördertopf ist noch gefüllt

Gefördert wird der Ankauf von Lkw bis zu 3,5 t hzG der Euro Klasse VI oder alternativbetriebene Fahrzeuge für den Werkverkehr bzw. für das Güterbeförderungsgewerbe bei gleichzeitiger, dauerhafter Abmeldung eines Lkw bis 3,5 t hzG der Euroklasse III 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:

werbe: Alle Infos:

Pamela Prinz, Tel.: 0316/601-638,

E-Mail:

[befoerderung.gueter@wkstmk.at](mailto:befoerderung.gueter@wkstmk.at).

Die Förderrichtlinien und das Ansuchen stehen auch als Download zur Verfügung:

[www.wko.at/stmk/transporteure](http://www.wko.at/stmk/transporteure).





## EPAL kündigt den einheitlichen europäischen Palettenpool

Österreichische Wirtschaft fürchtet massive Preisanstiege für die Zukunft im Palettentausch!

European Pallet Association (EPAL) hat mit einer Pressemitteilung vom 1. März 2017 den Beschluss veröffentlicht, die Tauschvereinbarung mit der Union internationale des chemins de fer (UIC), dem internationalen Eisenbahnverband, per 30. April 2017 aufzukündigen. Dass bedeutet, dass ab diesem Zeitpunkt die Tauschpaletten aus Holz mit den Brandings UIC und EPAL nicht mehr gegenseitig getauscht werden können. Das bringt für die österreichische Industrie, Handel und Transportwirtschaft einen ausufernden bürokratischen Aufwand mit sich. Die Palettenbestände müssen ab dem genannten Zeitpunkt getrennt verwaltet werden. Erst im Oktober 2014 haben die beiden Organisationen einen gemeinsamen Palettenpool vereinbart und medial den Unternehmen die Sicherheit gegeben, dass auf den Palettenpool Verlass ist und ein gemeinsamer beständiger Weg in die Zukunft vorgezeichnet ist. Nun stellt sich aber der österreichischen Wirtschaft die

Frage: Kann man sich die Zukunft mit der Holztauschpalette weiterhin leisten? Die Vereinnahmung des gesamten Palettentauschmarktes von EPAL bringt EPAL zweifelsohne in eine wirtschaftliche starke Position, die von den Unternehmen nicht gewünscht sein kann. Denn aus Erfahrung kann man den Schluss ziehen, dass der wirtschaftlich alleinstehende Mächtigere auch langfristig alleine den Preis bestimmen kann.

„Die ARGE Palettenpool steht jedem Wettbewerb offen gegenüber, aber diese Vorgehensweise wird auf dem Rücken der Unternehmen ausgetragen, die schließlich nicht nur den hohen Verwaltungsaufwand, sondern auch den finanziellen Aufwand tragen werden müssen“, ist der Obmann der ARGE Palettenpool in der WKÖ, Karl Kern, überzeugt. „Es wird hier nachhaltig das Palettentauschsystem geschädigt, welches im Vergleich zu den anderen Systemen, wie etwa Mietpaletten, einen

wesentlichen Preisvorteil hat. Die Begründung, dass nur UIC-Paletten gefälscht werden ist fern ab jeglicher Realität, Markenrechtsverletzungen sind bei allen Tauschpaletten zu verzeichnen, die einseitige Darstellung eines Palettendienstleisters ist daher im Eigeninteresse zu verstehen und eine klare Ansage an die UIC, die hierzu Stellung beziehen muss.“ Die Betroffenheit dieser Entscheidung der EPAL ist in der österreichischen Wirtschaft groß und fordert daher die beiden Palettenorganisationen UIC und EPAL auf, dass sie die Verhandlungen wiederaufnehmen sollen, um noch vor dem Stichtag 30. April 2017 die Trennung des Palettenpools zu verhindern.

Die ARGE Palettenpool unterstützt die Mitglieder der WKÖ in der Anwendung des Palettentauschs und berät im direkten Mitgliederkontakt. Mitglieder sind die Unternehmen der Sparten Industrie, Handel und Transport und Verkehr.

Foto: © Denis Junker/Fotolia.com

Foto: © WKÖ



## Imagewerbung mit Gondeln am Kreischberg

Im Rahmen unserer groß angelegten Imagekampagne „Friends on the Road“ wirbt nun auch der Kreischberg mit Gondeln im gelben Friends-Design für mehr Akzeptanz für die heimischen Transporteure.

Mit den neuen Gondeln im „Friends-on-the-Road“-Design am Kreischberg wird die Imagewerbung der heimischen Transporteure von der Straße mit gelb folierten Lkw in die Lüfte getragen. „Gut sichtbar über den Köpfen hinweg wollen wir die unentbehrlichen Dienste der Frächterbranche plakativ darstellen und gleichzeitig für die Bedürfnisse der Branche sensibilisieren“, so Ing. Albert Moder, Obmann der steirischen Frächter. „Denn es ist für uns Transporteure nicht immer rosig. Es

braucht endlich eine deutliche Verbesserung bei den Rahmenbedingungen, dass der heimische Transport im Wettbewerb bestehen kann.“

„Unsere Transporteure hier in der Steiermark und auch in Österreich sind mit ihren Aktivitäten buchstäblich ein wichtiger Motor für die Wirtschaft“, sagt Frächterobmann Albert Moder. „Doch die schlechten Rahmenbedingungen bringen den Motor immer wieder zum Stottern.“ Eine Unmenge fragwürdiger Bestim-



mungen macht den Betrieben das tägliche Wirtschaften schwer:

- Betriebe müssen im Rahmen der Bemautung zusätzliche Lärmkosten bezahlen, obwohl Lkw lärmarm sein müssen und die Straßen mit Lärmschutzwänden geradezu zugepflastert sind. ➔





- Ebenso fallen zwar hohe Kosten für Maut an, doch dürfen unsere Lkw-Anhänger nicht einmal auf Abstellplätzen der ASFINAG für einen gewissen Zeitraum abgesichert stehen gelassen werden.
- Weiters müssen unsere Frächter nicht-öffentliche (betriebsstätten-genehmigte) Abstellplätze für ihre Lkw nachweisen, wobei diese Bestimmung für Lkw, die im Werkverkehr eingesetzt werden, nicht gelten. Aber auch europarechtlich ist dies nicht vorgesehen.
- Übertretungen der Lenk- und Ruhezeiten im Minutenbereich

kommen nicht nur dem Lenker und dem Unternehmen (Doppelbestrafung) teuer zu stehen, sondern können durch Eintragung der Verstöße in das Verkehrsunternehmensregister auch die Gewerbeberechtigung kosten. Wohlgedenkt, dass es oft nur einige Minuten sind, und in Anbetracht dessen, dass nach mehreren Gesetzen gestraft wird: Kraftfahrzeuggesetz, Arbeitszeitgesetz und Arbeitsruhegesetz ...

„Wir als mobile Branche verlangen daher endlich Bewegung in der Po-

litik und nicht Sand im Getriebe“, fordert Moder zu Taten auf.

Entsprechend positiv fasst der steirische Obmann daher die jüngsten Aussagen von Verkehrsminister Jörg Leichtfried auf, seine Bemühungen im Kampf gegen illegale Kabotage zu verstärken. „Für die heimischen Frächter war in den letzten Jahren der Druck durch Missachtung der Kabotageverordnung durch ausländische Frächter und durch illegale Gewerbeausübung im Transportbereich stark gestiegen und kostete etlichen Transportunternehmen das Leben“, betont Moder. „Erst im letzten Jahr, durch eine erfolgreiche Kooperation mit der Finanzpolizei, konnte man kleine Erfolge im Kampf gegen die Kabotage erzielen.“

Wenn man nun Unterstützung von Seiten des Bundesministeriums erhält, könne man sicher die kleinen Erfolge zu großen machen, ist der Transporteur aus Scheifling überzeugt.

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

### Warum LogCom?

Der Lkw ist ein wichtiges und verbindendes Element zwischen der produzierenden Industrie und dem Endverbraucher. Dies ist der Bevölkerung und den Entscheidungsträgern leider oft nicht bewusst.

Um auf die Bedeutung der Transportbranche aufmerksam zu machen und die österreichischen Transporteure als sympathische Partner zu positionieren, wurde die Marke „Lkw-Friends on the Road“ von der Arbeitsgemeinschaft LogCom ins Leben gerufen.

### Was macht LogCom?

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

Wie können Sie helfen/unterstützen? Bitte helfen Sie auch aktiv mit, diese Marke noch bekannter zu machen,

indem Sie einerseits als bereits bestehende Mitglieder Ihre Fahrzeuge bekleben lassen und andererseits auch andere Transportunternehmer und Firmen überzeugen Mitglied zu werden. Denn nur gemeinsam können wir etwas erreichen!

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

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

Foto: © WKÖ



## BEITRITTSERKLÄRUNG

FIRMA

ANSPRECHPERSON

ADRESSE

TELEFON

TELEFAX

E-MAIL

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

- ☐ € 100,- Mitgliedsbeitrag\* für Transportunternehmen von 0 – 10 LKW und für Kleintransporteure
- ☐ € 200,- Mitgliedsbeitrag\* für Transportunternehmen von 11 – 30 LKW
- ☐ € 300,- Mitgliedsbeitrag\* für Transportunternehmen mit über 30 LKW, Speditionen, sowie Betriebe aus anderen Sparten

\*Beträge netto, LKW - Anzahl nach Konzessionsumfang

Ich habe die Vereinsstatuten und die Bedingungen der Mitgliedschaft zur Kenntnis genommen. Ich stimme der Verwendung meiner Daten zum Zweck der Vereinsführung zu. Ich stimme der Zusendung von Informationen (Newsletter) der ARGE LogCom zu. Diese Zustimmung kann jederzeit widerrufen werden.

DATUM

UNTERSCHRIFT / FIRKENSTEMPEL







## Treueangebot

**Jetzt Tickets für die Truck Race Trophy –  
das Trucker Festival am Red Bull Ring –  
vom 12. bis 14. Mai 2017 sichern**

**Tribümentickets für Partner und Mitarbeiter/innen zum Spezialtarif von minus 20 %!**

Sichern Sie sich jetzt die besten Tickets für das Rennwochenende im XXL-Format und lassen Sie sich die Urgewalt der rasanten Giganten nicht entgehen!

Tonnenschwere PS-Giganten sowie Truck-Korsos, Trucker Camp, Ausstellungen und Konzerte: Von 12. bis 14. Mai 2017 werden die Piloten der dicken Brummer in der Steiermark wieder um EM-Punkte kämpfen.

Für ein spannendes Rennen ist also gesorgt, aber auch abseits des Renngeschehens warten wieder zahlreiche Highlights auf Sie:

Die European Giants werden die Zuschauer in Staunen versetzen, mit Mario Barth bringt einer der bekanntesten

Tattoo-Künstler der Welt seinen weltberühmten Tattoo-Lifestyle von Amerika zur Truck Race Trophy und die bärenstarken Football-Spieler der Projekt Spielberg Graz Giants sorgen an der Wurfwand für Stimmung! Auf dem Racetrack werden die Supercar Challenge, die Sports Car Challenge sowie der Suzuki Cup für waghalsige Windschatten-Duelle, beinharte Zweikämpfe und knappe Entscheidungen sorgen!

**Partner und Mitarbeiter/innen haben daher die Möglichkeit, maximal 4 Tickets von 15. März bis zum 15. April 2017 zum Spezialtarif von minus 20 % für folgende Kategorien zu erwerben:**

- Kategorie 1 Red Bull Tribünen Tickets in den Sektoren A,B,C oder
- Kategorie 2 Red Bull Tribünen Tickets in den Sektoren D-K + Start-Ziel.

Unter Angabe eines Promo-Codes „TRTWKO17“ stehen diese Tickets auf der Website <https://www.projektspielberg.com/truckracetrophy> zur Verfügung.

Achtung, dieses Ticketangebot ist limitiert! Ausgenommen sind VIP-Tickets bzw. Freitagstickets.

Für etwaige Rückfragen steht das Team von gpticketshop (support@gpticketshop.com) jederzeit gerne zur Verfügung.

## Broschüre Lkw-Fahrverbote in Europa 2017 ab sofort erhältlich!

Die AISÖ – [www.aisoe.at](http://www.aisoe.at) – bietet ab sofort die gemeinsame Broschüre der Verbände DSLV/AIST/AISÖ mit dem Titel: „LKW-Fahrverbote in Europa 2017“ an!

Der Straßengüterverkehr in Europa unterliegt derzeit in 29 Staaten einem zeitweisen – von Land zu Land recht unterschiedlichen – Fahrverbot. So gibt es in zahlreichen Ländern auf dem gesamten Straßennetz bzw. Teilabschnitten ganzjährige Wochenendfahrverbote sowie auch für einzelne Länder Ferienfahrverbote, vornehmlich während der Sommermonate. Neben verschiedenen regional und sektoral geltenden Fahrverboten besteht darüber hinaus noch eine Reihe von örtlichen Fahrverboten, die sowohl eine zeitliche als auch eine räumliche Verlagerung des Schwerlastverkehrs zur Folge haben.

Mit dieser Broschüre gibt es wiederum eine Zusammenstellung für die im europäischen Ausland geltenden Fahrverbote mit Erläuterungen für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr für das Jahr 2017, soweit sie zum heutigen Zeitpunkt bekannt sind. Den Speditionen und Transportunternehmen, der verladenden Wirtschaft, aber auch den Kunden soll mit dieser Veröffentlichung eine nützliche und praktische Hilfe bei der tagtäglichen Transportdisposition und Terminplanung an die Hand gegeben werden.

Die Broschüre bietet Länderüberblicke (Stand Februar 2017) zu:

- Belarus
- Belgien
- Bulgarien
- Dänemark
- Deutschland
- Estland
- Frankreich
- Fürstentum Liechtenstein
- Griechenland
- Großbritannien
- Italien
- Kroatien
- Lettland
- Luxemburg
- Niederlande
- Österreich
- Polen
- Portugal
- Rumänien
- Russland
- Schweiz
- Serbien
- Slowakische Republik
- Slowenien
- Spanien
- Tschechische Republik
- Türkei
- Ukraine
- Ungarn
- sowie
- Länder ohne Fahrverbote



Die Broschüre ist zum Preis von 50 Euro (netto) (für AISÖ-Mitglieder: 40 Euro netto) in elektronischer Form als PDF-Dokument erhältlich! Mit dem Kauf erhalten Sie außerdem sämtliche Länderaktualisierungen für das Jahr 2017 in weiterer Folge kostenlos!

Bestellungen richten Sie bitte direkt an: [office@aisoe.at](mailto:office@aisoe.at).





FIATPROFESSIONAL.AT

## FIAT PROFESSIONAL TRANSPORTER. IHR JOB HÖRT NIEMALS AUF.

**INIZIO**   
Sondermodelle



ab € 17.990,-    ab € 17.990,-    ab € 10.990,-    ab € 7.990,-    ab € 19.990,-

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

WAS AUCH IMMER SIE UNTERNEHMEN, EGAL WANN ODER WO: FIAT PROFESSIONAL IST IMMER DIE RICHTIGE WAHL. DIE KOMPLETTE PALETTE MIT ALL IHREN MODELLVARIANTEN WURDE FÜR EINE GANZ SPEZIELLE ANFORDERUNG ENTWICKELT: FÜR IHRE! OB BEI SCHWERSTARBEIT AUF ODER ABSEITS DER STRASSE; IM STADTVERKEHR, WO HÖCHSTLEISTUNG BEI KOMPAKTEN ABMESSUNGEN GEFRAGT IST; ODER IM PERSONENTRANSPORT, WO IHRE KUNDEN EINE KOMFORTABLE REISE ERWARTEN; ODER WELCHER JOB AUCH IMMER: ERLEDIGEN SIE IHN MIT UNSEREN TRANSPORTERN. GEBAUT VON PROFIS WIE SIE EINER SIND.

**FIAT**  
**PROFESSIONAL**  
PROFESSIONAL WIE SIE

**DAS AUTOHAUS 4.0**  
**DAMISCH**  
RASTSTÄTTE & SICHERHEIT AUS LEIDENSCHAFT

 Andritzer Reichsstraße 89, 8046 Graz  
Ansprechpartner: Markus Riederer  
Tel.: 0316 / 692720, [www.fiatauto.at](http://www.fiatauto.at)




### BAUEN MIT DER SICHERHEIT EINES ERFAHRENEN TEAMS

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

**70 Jahre**

**[www.trippl.com](http://www.trippl.com)**

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

**nokian TYRES**

## STOPPT SIE RECHTZEITIG.



**Nokian Hakkapeliitta Truck F2**

Der Lenkachsreifen für anspruchsvolle Winterbedingungen.

NOKIANTYRES.COM

Foto: © Scania PR - rechts außen: bezahlte Einschaltung

## Scania übernimmt Vorreiterrolle bei vollständig autonom fahrenden Lkw im Platooning

Scania nutzt modernste Technologie aus eigener Entwicklung für das weltweit erste komplett autonom fahrende Platooning-System. Die Lkw-Kolonnen werden auf öffentlichen Straßen fahren und Container von einem Terminal zum anderen im Hafen von Singapur transportieren. Vier Lkw sollen in einem geringen Abstand hintereinander fahren, d. h. drei Lkw fahren autonom hinter einem Führungs-Lkw her. Darüber hinaus sollen die Vorgänge für präzises An- und Abdocken der Fracht komplett automatisiert werden. „Autonome Fahrzeuge und Platooning, also Kolonnenfahren, sind für künftige nachhaltige Transportsysteme von zentraler Bedeutung“, so Claes Erixon, Head of Research and Development bei Scania. „Für uns bedeutet dies eine hervorragende Gelegenheit, unsere führende Rolle und unsere Technologien in diesem neuen und spannenden Bereich unter Beweis zu stellen. Wir leisten Pionierarbeit auf einem Gebiet, durch das nicht nur Menschenleben im Straßenverkehr gerettet, sondern auch Umweltbelastungen, die durch den Transport verursacht werden, erheblich reduziert werden können.“

Das mehrjährige Projekt wird von dem Verkehrsministerium und der Hafenbehörde Singapurs (PSA) koordiniert. Toyota ist ebenfalls daran beteiligt. Lkw-Platooning hat bereits gezeigt, dass das Kolonnenfahren ein großes Kraftstoff-Einsparpotenzial bietet und einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leisten kann.

„Lkw-Fahren, so wie wir es heute kennen, ist äußerst arbeitsintensiv. In vielen Ländern mangelt es an Lkw-Fahrern. Insofern stellt die Lkw-Platooning-Technologie für uns eine Möglichkeit dar, die Produktivität sowohl im Hafensektor als auch in der Lkw-Branche zu steigern. Sie eröffnet Lkw-Fahrern zudem die Chance, höher qualifizierte Positionen als Fuhrparkbetreiber und -manager zu übernehmen“, erklärt Pang Kin Keong, Permanent Secretary for Transport and Chairman of the Committee on Autonomous Road Transport in Singapur (CARTS).

Die Lkw-Platooning-Tests werden in zwei Phasen gegliedert. In der ersten Phase liegt der Schwerpunkt auf Konzeption, Testen und Feinjustierung der Lkw-Platooning-Technologie, um sie an die lokalen Bedingungen anzupassen. Diese Phase wird von Scania und Toyota sowie deren Forschungszentren in Schweden und Japan begleitet, um die vorhandene Entwicklungsarbeit der beiden Hersteller effizient zu nutzen. In der zweiten Phase werden Tests vor Ort stattfinden und die Entwicklung der Technologie wird in Singapur vorangetrieben werden.



## 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](http://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](mailto:kanzlei@schaermer.com)  
[www.transportrecht.at](http://www.transportrecht.at)

Dr. Dominik Schärmer  
RECHTSANWALT 



# 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.

## Transporteure fordern Berücksichtigung ihrer Anliegen im Regierungsupdate

Utl.: FV-Obmann Danninger: Zeit für Bürokratieabbau längst gekommen =

Wien (OTS) - „Unsere Transportunternehmer schultern tagtäglich Herausforderungen und sind mit ihren Aktivitäten ein wichtiger Motor der heimischen Wirtschaft. Umso wichtiger ist es, diese treibende Kräfte zu unterstützen - etwa, indem wir ihnen bürokratische Prügel aus dem Weg räumen. Eine Unmenge fragwürdiger Bestimmungen macht den Betrieben tagtäglich das Leben schwer, worauf wir als Fachverband unermüdlich hinweisen“, unterstreicht Franz Danninger, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ).

Konkrete Beispiele für unsinnige, aber die Wirtschaft massiv belastende Bestimmungen:

- Betriebe müssen im Rahmen der Bemaung zusätzliche Lärmkosten bezahlen, obwohl Lkw ‚lärmarm‘ sein müssen und die Straßen mit Lärmschutzwänden geradezu zugepflastert sind.

- Ebenso fallen zwar hohe Kosten für Maut an, doch dürfen unsere Lkw-Anhänger nicht einmal auf Abstellplätze der ASFINAG für einen gewissen Zeitraum abgesichert stehen lassen.

- Weiters müssen Transporteure nicht-öffentliche Abstellplätze für unsere Lkw nachweisen, obwohl diese Bestimmungen weder für Werkverkehr-Lkw gelten, noch europarechtlich vorgesehen sind.

- Wenn Fahrer Übertretungen im Minuten-Bereich bei Lenk- und Ruhezeiten begehen, werden die Betriebe als Arbeitgeber mit Strafen von mehreren hundert Euro für ein Bagatelldelikt belastet - und dies nicht nur einmal, sondern sowohl nach dem Kraftfahrgesetz, nach dem Arbeitszeitgesetz und nach dem Arbeitsruhegesetz.

Danninger: „Es ist höchst an der Zeit, dass den vielen Worten auch konkrete Taten folgen. Wir als Mobilitätsbranche verlangen endlich Bewegung der Politik.“ (PWK067/PM)

~

↑ Transporteure fordern Berücksichtigung ihrer Anliegen im Regierungsupdate

OTS, 27. Jänner 2017

↓ Transporteure unterstützen Bemühungen im Kampf gegen illegale Kabotage  
OTS, 1. Februar 2017

## Transporteure unterstützen Bemühungen im Kampf gegen illegale Kabotage

Utl.: WKÖ-Danninger: Wir brauchen breite nationale und europäische Allianz =

Wien (OTS) - „Wir sind sehr erfreut und unterstützen Bundesminister Jörg Leichtfried bei seinen Bemühungen im Kampf gegen illegale Auswüchse, wie der Kabotage, im Transportgewerbe,“ äußerte sich Franz Danninger, Obmann des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), positiv zu den gestrigen Wortmeldungen im Parlament.

„Es muss unser gemeinsames Ziel sein, sowohl auf nationaler als auch europäischer Ebene eine breite Allianz - auch unter den Sozialpartnern - zu bilden, die den illegalen Auswüchsen in Form der Kabotage oder der illegalen Gewerbeausübung im Transportbereich den Kampf ansagt“, betont Danninger. Eine jüngste Studie, im Auftrag der Bundessparte Transport und Verkehr, der AISÖ und der Gewerkschaft VIDA, hat die verheerenden Folgen für den Wirtschaftsstandort Österreich deutlich aufgezeigt. Daher seien Maßnahmen, die den Unternehmen wieder bessere Wettbewerbschancen im Kampf gegen Billigkonkurrenz bieten, zu unterstützen, so Danninger und unterstreicht: „Dies hilft unseren Transportfirmen und sichert österreichische Arbeitsplätze in unserer Branche.“

Mit entsprechenden gesetzlichen Änderungen im Güterbeförderungsgesetz nach deutschem Vorbild wären hier bereits erste Schritte auf nationaler Ebene getan, denen aber nun weitere auf europäischer Ebene folgen müssten, erklärt der WKÖ-Obmann abschließend. (PWK081/ES)

## Transporteure zu Kabotage: Brauchen effektive Kontrolle und klare gesetzliche Rahmenbedingungen

Utl.: FV-Obmann Danninger: Studie zeigt verheerende Effekte auf Transportmarkt - mit Regeln zur effektiven Kontrolle gegensteuern =

Wien (OTS) - „Die in der letzten Woche präsentierte Sozialpartner-Studie zur Kabotage in Österreich bestätigt das erschreckende Bild, das mir Unternehmer tagtäglich in Sachen illegaler Kabotage und Gewerbeausübung melden. Hier ist wirklich akuter Handlungsbedarf für die Politik gegeben“, unterstreicht Franz Danninger, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ).

Zwar sei es richtig und wichtig, den EU-Gesetzgeber in die Pflicht nehmen zu wollen, um europaweit Wettbewerbsgleichheit herzustellen. „Doch mit dem Fingerzeig auf die Versäumnisse Brüssels ist es nicht getan. Auch die österreichische Politik muss ihre Verantwortung bei der Eindämmung der Schattenwirtschaft auf der Straße wahrnehmen“, fordert der Obmann.

Die vom Verkehrsministerium initiierte Plattform Lkw-Sicherheit, die ab 2017 gemeinsame Schwerpunktkontrollen von Innenministerium, Sozialministerium und Sozialversicherung koordinieren soll, sei ein richtiger erster Schritt, dem aber weitere folgen müssten, betont Danninger. Notwendig sei auch eine entsprechende klare Regelung im Güterverkehrsgesetz, wie sie von Seiten der Wirtschaftskammer eingefordert wird. Positivbeispiel ist Deutschland, wo ein nationales Gesetz eine effektive Kabotagekontrolle ermöglicht. In der entsprechenden EU-Verordnung sei die Möglichkeit nationaler Schutzmaßnahmen bei gravierenden Marktstörungen vorgesehen, erinnert Danninger.

Mit einem jährlichen Volumen von rund 500 Millionen Euro, welches dem österreichischen Staat an Geldern durch Kabotage ausländischer Transportunternehmer entgeht, könnte man einen wesentlichen Finanzierungsbeitrag zur Senkung der Standortkosten für heimische Transportunternehmen lukrieren. Was wir dafür brauchen, sind Gesetze, die den Kontrollorganen effektive Möglichkeiten an die Hand geben,“ appelliert Danninger an die Politik. (PWK963/PM)

↑ Transporteure zu Kabotage: Brauchen effektive Kontrolle und klare gesetzliche Rahmenbedingungen

OTS, 13. Dezember 2016

↗ Europäisches Lkw-Kartell: Prozesschancen und -risiken für betroffene Unternehmen

OTS, 10 Jänner 2017

## Europäisches Lkw-Kartell: Prozesschancen und –risiken für betroffene Unternehmen

Utl.: Informationsveranstaltung von Bundessparte Transport und Verkehr und Fachverband Güterbeförderung in der WKÖ =

Wien (OTS) - Die EU-Kommission hat im Juli 2016 festgestellt, dass europäische Nutzfahrzeughersteller gegen geltende EU-Kartellvorschriften verstoßen haben und eine Geldbuße verhängt. In der Folge ergeben sich zahlreiche Fragen für betroffene Betriebe: Wer hat durch das Lkw-Kartell einen Schaden erlitten? Wie ist dieser festzumachen? Und wie kann man Schadenersatzansprüche geltend machen?

Diese Fragen standen heute im Fokus eine Fachveranstaltung in der Wirtschaftskammer Österreich, zu der Bundessparte Transport und Verkehr und Fachverband Güterbeförderung geladen hatten. Mehr als 120 Teilnehmerinnen und Teilnehmer nutzten die Gelegenheit, um sich auf den aktuellen rechtlichen Stand zu bringen und sich mit Experten auszutauschen.

Bundesspartenobmann Alexander Klacska: „Wir möchten unsere Mitgliedsbetriebe frühzeitig über den Status Quo informieren. Deshalb bieten wir mit dieser Veranstaltung eine Möglichkeit des Austausches mit Juristen, Vertretern der Transportwirtschaft, des Nutzfahrzeughandels, aber auch der Kfz-Industrie. Am Ende des Tages soll kein Unternehmer aufgrund von Fehlinformationen ungerechtfertigt auf Kosten sitzenbleiben müssen. Mit objektiver und frühzeitiger Info wollen wir dem entgegenwirken.“

Fachverbandsgeschäftsführer Peter Tropper betonte, dass die Zusammenarbeit und die langjährige Partnerschaft mit der Nutzfahrzeugindustrie für die Transportwirtschaft immer wichtig war und ist. Gleichzeitig sollen diese Mitgliedsbetriebe aber die Möglichkeit haben, sich mit Experten auszutauschen und danach zu entscheiden, wie und ob man hier als möglicherweise betroffener Unternehmer vorgeht und welche Schritte Sinn machen.

Zwtl.: Dokumentation ist das Um und Auf

Wie die österreichische Rechtslage konkret aussieht, erläuterten Stephan Polster und Ingo Kapsch, auf Kartellrecht spezialisierte Rechtsanwälte in Wien. Vom Lkw-Hersteller-Kartell könnten demnach nicht nur Käufer von neuen mittelschweren bis schweren Lkw im Kartell-Zeitraum von 1997 bis 2011 geschädigt worden sein, sondern auch Käufer von gebrauchten Lkw sowie Leasingnehmer. Unabhängig davon, ist die Dokumentation der eigenen Kosten für einen betroffenen Betrieb das Um und Auf, wie Polster und Kapsch betonten. Wer einen Rechtsweg erwägt, müsse die bezahlten Preise nachweisen können - mittels Rechnungen, Belegen oder gegebenenfalls den eigenen Bilanzen. Eine bloße Schätzung des Kaufpreises ist vor Gericht unzulässig, so die Experten.

In der weiteren Folge empfiehlt Christian Langbein, Kartellrechtsanwalt aus Ulm in Deutschland, den betroffenen Unternehmen, ein ökonomisches Gutachten einzuholen, das dem Gericht bei der konkreten Bezifferung der Schadenshöhe als Grundlage dienen kann.

Wichtige Guidelines für den Weg vor Gericht wird der Bußgeldbescheid geben, den die EU für Februar in Aussicht gestellt hat. Dann wird nicht nur das Kartell der Hersteller klar abgegrenzt, sondern auch fixiert sein, welche Lkw genau betroffen sind. (PWK019/PM)



Stimmung in der Transportwirtschaft hellt sich auf - Beschäftigung bleibt Sorgenkind  
Branchensprecher Klacska: Investitionszuwachs auf beim Fuhrpark fördern

Die Konjunkturerhebung der Transportwirtschaft zum Startquartal 2017 gibt Anlass zur Hoffnung: Sowohl bei der Nachfrage, als auch bei der Geschäftslage und beim Auftragsbestand, der ein neues Hoch erreicht hat, haben sich die Umfrageergebnisse im Quartalsvergleich verbessert. „Verkehrsunternehmer lassen sich nicht unterkriegen und sind grundsätzlich optimistische Menschen“, fasste Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der WKÖ, heute in einer Pressekonferenz zusammen.

Sowohl bei den vergangenheitsbezogenen Werten als auch bei den Zukunftseinschätzungen gaben sich die von der Bundessparte befragten Unternehmen aus dem Bereich Transport und Verkehr zuversichtlicher als zuletzt.

Sorgenkind ist und bleibt jedoch die Beschäftigungslage, wie Klacska erklärte: Die befragten Unternehmen haben in den letzten drei Monaten ihre Mitarbeiterzahl geringfügig gesenkt, und diese Tendenz hält nach Einschätzung der Betriebe an.

„Gerade in diesem Zusammenhang ist es nicht verständlich, dass bei der neuen Investitionszuwachsprämie für KMU Fahrzeuge ausgeschlossen bleiben sollen. Lkw und Busse fahren nicht alleine, jedes Fahrzeug braucht auch einen Lenker – hier bleibt ein potentieller Beschäftigungsimpuls ungenutzt. Während für Maschinen die Investitionszuwachsprämien geltend gemacht werden kann, soll der Fuhrpark ausgenommen werden. Wir fordern wir eine Abschaffung dieser Ungleichbehandlung, denn es kann für die Förderung des Investitionszuwachses doch keinen Unterschied machen, ob jemand im Führerhaus einer neuen Maschine sitzt oder nicht“.

Wie Bundessparten-Geschäftsführer Erik Wolf ausführte, ist die Transportwirtschaft im vergangenen Jahr gewachsen: Nach vorläufigen Ergebnissen sind 2016 1.883 Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr gegründet worden. Das bedeutet erstmals seit vier Jahren wieder eine Zunahme.

Bei den Pleiten verzeichnete die Verkehrswirtschaft laut Sonderauswertung des KSV im letzten Jahr 359 Insolvenzen und abgewiesene Konkursanträge, das ist ein Rückgang gegenüber 2015 um 79 beziehungsweise 18 Prozent. Wolf: „Damit wird der kontinuierliche Rückgang der Insolvenzen seit 2010 - bis auf den Ausreißer vom letzten Jahr - fortgesetzt.“

Transportaufkommen österreichischer Unternehmer

Der Straßengüterverkehr heimischer Unternehmen verzeichnete in den drei verfügbaren Quartalen 2016 spürbare Zuwächse jeweils zwischen 6 und 10 Prozent. Dies ist vor allem auf Steigerungen im Inlandsverkehr und in geringerem Ausmaß dem grenzüberschreitenden Empfang zurückzuführen, während die Tonnagen im grenzüberschreitenden Versand und Transitverkehr (jeweils heimischer Unternehmen) leicht zurückgingen, so Wolf.

Während das Transportaufkommen im Schienengüterverkehr der österreichischen Unternehmen nur wenig Veränderung zeigt, ist das Aufkommen auf der Donau schwankend: Zu Jahresanfang 2016 stieg das Aufkommen um 3,8 Prozent, während im 2. Quartal ein Rückgang verzeichnet wurde. Im dritten Quartal 2016 legte das Transportaufkommen deutlich um 35% zu, was auch eine Folge der niedrigen Ausgangsbasis vom 3. Quartal 2015 ist. Wolf: „Insgesamt zeigt sich, dass wir vom Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt immer noch meilenweit entfernt sind. Wir brauchen eine ganzjährige und durchgängige Schiffbarkeit der Donau, um die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße wirklich effektiv zu stärken. Notwendig wäre es, die Kompetenzen dafür in einer europäischen Stelle mit Exekutivgewalt zu bündeln, die selbsttätig den gesamten Flussverlauf in Europa beobachtet und rasch einschreitet, wenn es Probleme gibt“. (PWK185/PM)

↑ Stimmung in der Transportwirtschaft hellt sich auf - Beschäftigung bleibt Sorgenkind

WKÖ, Jänner 2017

„EPAL kündigt den einheitlichen europäischen Palettenpool

Österreichische Wirtschaft fürchtet massive Preisanstiege für die Zukunft im Palettentausch!

Wien (OTS) - European Pallet Association (EPAL) hat mit einer Pressemitteilung vom 1. März 2017 den Beschluss veröffentlicht, die Tauschvereinbarung mit der Union internationale des chemins de fer (UIC), dem internationalen Eisenbahnverband, per 30. April 2017 aufzukündigen. Dass bedeutet, dass ab diesem Zeitpunkt die Tauschpaletten aus Holz mit den Brandings UIC und EPAL nicht mehr gegenseitig getauscht werden können. Das bringt für die österreichische Industrie, Handel und Transportwirtschaft einen ausufernden bürokratischen Aufwand mit sich. Die Palettenbestände müssen ab dem genannten Zeitpunkt getrennt verwaltet werden.

Erst im Oktober 2014 haben die beiden Organisationen einen gemeinsamen Palettenpool vereinbart und medial den Unternehmen die Sicherheit gegeben, dass auf den Palettenpool Verlass ist und ein gemeinsamer beständiger Weg in die Zukunft vorgezeichnet ist. Nun stellt sich aber der österreichischen Wirtschaft die Frage: Kann man sich die Zukunft mit der Holztauschpalette weiterhin leisten? Die Vereinnahmung des gesamten Palettentauschmarktes von EPAL bringt EPAL zweifelsohne in eine wirtschaftliche starke Position, die von den Unternehmen nicht gewünscht sein kann. Denn aus Erfahrung kann man den Schluss ziehen, dass der wirtschaftlich alleinstehende Mächtigere auch langfristig alleine den Preis bestimmen kann.

„Die ARGE Palettenpool steht jedem Wettbewerb offen gegenüber, aber diese Vorgehensweise wird auf dem Rücken der Unternehmen ausgetragen, die schließlich nicht nur den hohen Verwaltungsaufwand, sondern auch den finanziellen Aufwand tragen werden müssen“, ist der Obmann der ARGE Palettenpool in der WKÖ, Karl Kern, überzeugt. „Es wird hier nachhaltig das Palettentauschsystem geschädigt, welches im Vergleich zu den anderen Systemen, wie etwa Mietpaletten, einen wesentlichen Preisvorteil hat. Die Begründung, dass nur UIC-Paletten gefälscht werden ist fern ab jeglicher Realität, Markenrechtsverletzungen sind bei allen Tauschpaletten zu verzeichnen, die einseitige Darstellung eines Palettendienstleisters ist daher im Eigeninteresse zu verstehen und eine klare Ansage an die UIC, die hierzu Stellung beziehen muss.“

Die Betroffenheit dieser Entscheidung der EPAL ist in der österreichischen Wirtschaft groß und fordert daher die beiden Palettenorganisationen UIC und EPAL auf, dass sie die Verhandlungen wiederaufnehmen sollen, um noch vor dem Stichtag 30. April 2017 die Trennung des Palettenpools zu verhindern.

Die ARGE Palettenpool unterstützt die Mitglieder der WKÖ in der Anwendung des Palettentauschs und berät im direkten Mitgliederkontakt. Mitglieder sind die Unternehmen der Sparten Industrie, Handel und Transport und Verkehr. [...]“

↑ EPAL kündigt den einheitlichen europäischen Palettenpool

OTS, März 2017

⇒ Trennung des Europalettenpools: Wirtschaft wird trotzdem weiter alle Paletten tauschen!

OTS, März 2017

Trennung des Europalettenpools: Wirtschaft wird trotzdem weiter alle Paletten tauschen!

Gemeinsame Handlungsweise der ARGE Palettenpool

Wien (OTS) - Die European Pallet Association e.V. (EPAL) hat am 1. März 2017 eine Empfehlung an die europäische Wirtschaft herausgegeben, ab 1. Mai 2017 die EPAL-Paletten nicht mehr mit den UIC-EUR-Paletten der Union internationale des chemins de fer (UIC), dem internationalen Eisenbahnverband, zu tauschen. Die UIC hat mit einer eigenen Aussendung klargestellt, dass sämtliche Vorwürfe der minderen Qualität der UIC-Palette zurückzuweisen sind, und selbst eine Empfehlung zum fortgesetzten Palettentausch zwischen EPAL und UIC abgegeben.

Die österreichischen Wirtschaftsvertreter der ARGE Palettenpool in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) haben sich in diesem Zusammenhang am 16. März 2017 gemeinsam zu folgender Handlungsweise entschlossen:

Der Empfehlung der EPAL wird aus Kostengründen innerhalb der Wirtschaft nicht nachgekommen. Die Palettenverwender aus Handel, Industrie und Transportwirtschaft finanzieren den Palettenpool, welcher fortwährend mit neuen Paletten bestückt wird, wenn alte, nicht mehr tauschfähige Paletten, aus dem Palettenpool ausgeschieden werden, und werden selbstständig entscheiden, wie der Palettentausch gehandhabt wird!

Unternehmen entscheiden selbständig über den Palettentausch – an der bisherigen Praxis wird nichts geändert!

„Den Aufwand des getrennten Palettentauschs wird die Wirtschaft nicht tragen!“, stellt Karl Kern, Obmann der ARGE Palettenpool der WKÖ, fest. „Der entstehende Lager- und Sortieraufwand steht in keinem wirtschaftlichen Verhältnis zum Wert der Palette. Dennoch bleibt es jedem Wirtschaftstreibenden überlassen, wie er den Palettentausch handhabt. Der allgemeine ungehinderte Palettentausch ist die günstigste Variante um Produkte kostengünstig zu bewegen, die Wirtschaft lässt sich von den Palettendienstleistern gerne beraten, aber die Letztentscheidung, wie in der Praxis verfahren wird, fällt bei den Palettenverwendern selbst.“

Dieser Entscheidung zu Grunde gelegt ist die Meinung der österreichischen Industrieunternehmen, wie zB der Fachverband der Lebensmittelindustrie, der größten Handelsunternehmen, wie REWE und SPAR, und der Vertreter des Transportwesens von Straßen- und Schienentransportunternehmen. Aufgrund der intensiven wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen Deutschland und Österreich ist hier ein abgestimmtes gemeinsames Vorgehen auch mit Deutschland entscheidend.

Nachdrücklich betont Andreas Bayer, Geschäftsführer der REWE International Lager- und Transportgesellschaft m. b. H.: „Wir Verwender haben weder einen Vertrag mit EPAL noch mit der UIC. Auch REWE in Deutschland hat mit diesen Organisationen keine Verträge! Am Tagesgeschäft wird bei REWE nichts geändert werden, wir werden nach wie vor weitertauschen.“

Der Konzernleiter Logistik / Warenfluss der SPAR Österreichische Handelswaren KG, Martin Gleiss stellt klar: „Auch SPAR wird weiter tauschen! Sollte sich aber die Normqualität der Paletten zum Nachteil ändern, werden wir auch Alternativen in Betracht ziehen.“

Karl Kern weiter: „EPAL sichert die Qualität der EPAL-Paletten, trägt aber nicht die Kosten des Palettentauschs. Es werden lediglich die Qualität der produzierten und reparierten Paletten der EPAL-Lizenznehmer überprüft. Im Laufe der letztjährigen Verhandlungen zwischen EPAL und UIC wurde von Seiten EPAL auch angekündigt, zeitnahe die Brettstärke der EPAL-Paletten herabzusetzen um bei der Produktion Kosten zu sparen. Diese Maßnahme wird abgelehnt, da hiermit auf Kosten der verladenden Wirtschaft die Verkehrssicherheit gefährdet wird!“

Franz Danninger, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderungsgewerbe der WKÖ geht davon aus, dass „der Verkehrssicherheit Rechnung getragen wird und sich die Qualität der Paletten nicht normativ ändert. Die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeiter ist uns sehr wichtig!“ Danninger nimmt beruhigt zur Kenntnis, dass Handel und Industrie weiter beide Palettenarten tauschen werden, denn „ein separiertes Tauschverfahren ist für die Transporteure schlicht und einfach in der Praxis nicht durchführbar.“

Trotzdem, dass die Praxis wirtschaftsorientierte Lösungen findet, werden EPAL und UIC von der ARGE Palettenpool aufgefordert, an den Verhandlungstisch zurückzukehren, denn diese beiden Organisationen haben es in der Hand der Europalettentausch zurück zum jahrzehntelangen Erfolgskonzept zurückzuführen, dieses zu verbessern und gemeinsam in die Zukunft zu führen. Im Sinne der wichtigsten österreichischen Exportwirtschaft, wäre eine Ausdehnung des europäischen Konzepts des Palettentauschs auch außerhalb des EU-Raumes ein zukunftsorientiertes Ziel. Doch nur gemeinsam wird man dieses Ziel erreichen können, innereuropäischen unterschiedliche Zielsetzungen der beiden Organisationen gefährden dieses historisch gewachsene Erfolgskonzept! (PWK224/us)





## Wer von Baubeginn bis Bauende bestens bedient sein will, der setzt auf Zörweg GmbH

Durch den umfassenden und im Besonderen auf den Baubereich abgestimmten Maschinen- und Fuhrpark hebt sich der seit Jahrzehnten in der Obersteiermark ansässige Transportbetrieb Zörweg GmbH deutlich von der Konkurrenz ab. Der unermüdliche Einsatz aller Familienmitglieder und der engagierten Mitarbeiter sind für den Erfolg des Unternehmens ausschlaggebend.

Das Familienunternehmen Zörweg GmbH, das 1987 als Einzelunternehmen von Evelyn Zörweg gegründet wurde, blickt auf eine erfolgreiche Vergangenheit zurück und stellt mit Know-how und den besten Spezialmaschinen die richtigen Weichen für eine ebenso glänzende Zukunft.

Das Einzelunternehmen wurde zwölf Jahre nach Gründung, 1998, in eine

GmbH eingebracht. Als Erdbauunternehmen gegründet, ist es heute, wenn es ums Bauen geht, *die* Firma in der Obersteiermark, die von Baubeginn bis Bauende ihre Kunden aktiv und vor allem zufriedenstellend und umfassend begleitet. Nachdem 2007 Franz Zörweg sen. einen Unfall hatte, übernahmen 2008 Evelyn und Franz Zörweg jun. die Geschäftsleitung. Im Unternehmen zieht die ganze Familie

an einem Strang. So legte Christian Zörweg 2015 die Konzessionsprüfung für das Gütertransportgewerbe ab und leitet zurzeit die Werkstatt. Die Partnerin von Franz jun., Katharina, unterstützt Evelyn Zörweg im Büro. Der Standort, außerhalb des Ortszentrums, mit guter Anbindung an die B 320 bringt sowohl Vor- als auch Nachteile mit sich. Erschwerend für den saisonalen Betrieb wirken sich die

Fotos: © Zörweg GmbH



## Wordrap



Christian und Franz Zörweg (v.l.n.r.)

**Was macht den Brüdern Christian und Franz Zörweg an ihrem Beruf besonderen Spaß?**

- Dass sie Beruf und Hobby verbinden können;
- die Möglichkeit, neue Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen;
- dass sie ein gutes Team hinter sich haben.

**Wären Sie keine Frächter ...**

- wären wir Mechaniker

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

- Die Preise auf ein vernünftiges Niveau bringen.

## Factbox

**Firma:**  
Zörweg GmbH

**Geschäftsführer:**  
Evelyn Zörweg; Franz Zörweg

**Sitz:**  
Niedergstatt 7, 8960 Mitterberg  
T. 03684/23 65  
M. office@zoerweg-gmbh.at

**Gründungsjahr:** 1987

**Mitarbeiter:** ca. 50  
**Fuhrpark:** Kranfahrzeuge, Lkw mit div. Aufbauten, Baumaschinen

**Tätigkeitsfeld:** Transporte und Kranarbeiten im Baubereich, Holztransporte, Schneerräumung, Straßenreinigung, Erdbau



Die Firma Zörweg GmbH kann sich durch Spezialequipment, das in vielen Bereichen zum Einsatz kommt, von der Konkurrenz bestens abheben. Das komplette Dienstleistungsangebot, gewissenhaftes Arbeiten der Mitarbeiter und deren Zusatzausbildungen sorgen dafür, dass das Feedback der Kunden durchgehend positiv ist.

diversen Fahrverbote, wie z. B. in den Ferien, die B 320 betreffend, aus. Ob Fertigteilhaus, Brückensanierungen oder Spezialhubarbeiten für Generatoren, Zörweg hat für jeden Bedarf das entsprechende Equipment. Die Spezialkräne können mit einer Ausladung von bis zu 36 m punkten, die in allen Bereichen, z. B. auch bei Holzarbeiten, zum Einsatz kommen. Von der einfachen Schotterfuhr bis hin zu besonderen Überstellungen, mit ihren Spezialmaschinen bzw. Spezialaufbauten bedient das Unternehmen seine Kunden bestens. Am Sektor Erdbau zählt die Firma vor allem bei der Errichtung von Forstwegen, Steinschlichtungen für Hangsicherungen und Flussverbauten zu den führenden Professionisten. „Durch unseren umfangreichen Maschinenpark, der immer auf dem neuesten technischen Stand ist, können wir von Beginn bis zum Ende eines Hausbaues, alles abdecken“, so Franz Zörweg. „Unser Hauptaugen-

merk liegt in einer professionellen, raschen und auf den Kunden zugeschnittenen Durchführung unserer Arbeit.“

Neben der familiären Zusammenarbeit sind es nicht zuletzt die guten Mitarbeiter, die zur erfolgreichen Entwicklung der Zörweg GmbH beigetragen haben. Ein gutes Arbeitsklima und das Wohl der Beschäftigten stehen für die Geschäftsleitung an oberster Stelle, und daher ist es auch nicht wirklich überraschend zu hören, dass 95 % der Mitarbeiter Stammpersonal sind und auch der erste Mitarbeiter seit Firmengründung noch immer im Betrieb beschäftigt ist. Dementsprechend lautet auch das Firmenmotto: „Eine Firma ist nur so gut wie ihre Mitarbeiter“.

„Das Bestehende zu erhalten und die kommenden Herausforderungen erfolgreich zu meistern, ist das Ziel für die kommenden Jahre“, erklärt Franz Zörweg abschließend.





## Schwarzl Transport GmbH – ein eigenständiger Bereich im erfolgreichen Firmengeflecht der PORR AG

Optimale Lösungen für Auftraggeber, konstruktive Zusammenarbeit mit Mitarbeitern und Kunden, eine hohe Servicebereitschaft und die laufende Weiterentwicklung des Expertenteams im Bereich Logistik, zeichnen die Schwarzl Transport GmbH aus.

Mit der Gründung einer Erdbewegungsfirma durch KR Karl Schwarzl wurde 1959 der Grundstein für eine österreichische Erfolgsgeschichte gelegt.

Die eigenständige Schwarzl Transport GmbH, die 2010 ins Leben gerufen wurde, war davor in der Schwarzl Betriebs GmbH integriert. Notwendig wurde der Schritt zur Abkoppelung, um eine gesetzliche Gleichstellung aller Mitarbeiter zu erreichen. Der Hauptaufgabenbereich der

Schwarzl Transport GmbH liegt im Kies- und Beton-Transport. Von den getätigten Fahrten entfallen ca. 70 % für die eigenen Gesellschaften, der Rest für externe Auftraggeber. Wie alle Firmen im Baugewerbe unterliegt die Schwarzl Transport GmbH auch saisonalen Schwankungen, mit Hauptauslastung von April bis November. In Spitzenzeiten kann das Unternehmen auf ca. 30 Fahrzeuge von verlässlichen Subunternehmen zurückgreifen, um äußerst flexibel auf Kundenwünsche reagieren zu können.



Foto: © Schwarzl Transport GmbH



Kunden aus Industrie, Gewerbe, Handel bis hin zum Privatkunden werden in der Steiermark, vorrangig in den Bezirken Graz, Graz-Umgebung, Leibnitz, Weiz, Voitsberg – in denen das Unternehmen auch Außenwerke besitzt – bedient.

Geschäftsführer Heinrich Geiger, der bereits seit 1986 im Betrieb ist und unter anderem den Bereich Transport betreut, zum Wandel in der Branche: „Geändert hat sich vor allem der Zeitfaktor, alles wurde schneller. Wir liefern just in time und die Kundenanfragen sind hoch und erfolgen meist kurzfristig. Ein hohes Maß an Flexibilität, die zu einer unserer Stärken zählt, ist daher Voraussetzung. Wir verfolgen ein qualifiziertes und intelligentes Wachstum, sowie eine nachhaltige Ertrags- und Werteentwicklung. In jedem unserer Arbeitsfelder setzen wir auf Know-how, Engagement und Kundennähe. Auch der Fuhrpark unterzog sich in den Jahren einem unglaublichen Wandel – heute besteht unsere Fahrzeugflotte aus emissions- und geräuscharmen Lkw verschiedenster Bauart.“

Die größten Herausforderungen sieht Geiger in den Sozialvorschriften hinsichtlich Arbeitszeit und Lenkzeiten, die sich besonders in einem saisonalen Betrieb ungünstig auswirken. „Mit unserem Betriebsvereinbarungssystem versuchen wir daher, soweit es die gesetzlichen Bestimmungen zulassen, die Möglichkeit zu schaffen, dass unsere Mitarbeiter in der Saison Stunden ansparen, die sie dann in den Wintermonaten aufbrauchen können und dadurch ganzjährig beschäftigt

sind“, so der Geschäftsführer. „Unsere Mitarbeiter sind unser wichtigstes Gut und Antrieb unseres Erfolgs. Teamgeist wird bei uns groß geschrieben, denn nur durch die gemeinsame, konstruktive Zusammenarbeit sind wir in der Lage, Spitzenleistungen für unsere Kunden zu erbringen.“

Dass Mitarbeiter einen besonders hohen Stellenwert im Unternehmen haben, unterstreicht auch die Tatsache, dass sie zahlreiche Möglichkeiten zur internen Weiterbildung und dadurch klassische Aufstiegsmöglichkeiten im Betrieb haben. So kann sich der Kraftfahrer bei Interesse z. B. in Richtung Labor, Mischmeister, Betontechnologie, Kiesaufbereitung bis hin zum Disponenten oder Werksleiter emporarbeiten – eine Chance, die bereits von vielen Beschäftigten genutzt wurde. Diese Mitarbeiterkultur des Unternehmens gewährleistet zum einen motivierte Mitarbeiter, die sich stark mit ihrem Unternehmen identifizieren und so zur Kundenzufriedenheit und letztendlich zum Erfolg des Unternehmens beitragen und verhindert zum anderen saisonal bedingte Abgänge des Personals.

Besonderes Augenmerk legt die Unternehmensführung auch auf einen technisch einwandfreien Fuhrpark, der regelmäßig erneuert wird. Andere, außergewöhnliche Investitionen stehen zurzeit nicht auf dem Plan.

Heinrich Geiger ist Vorsitzender des AK der Bundessparte Industrie Verkehrsrecht Bau für Österreich und im Rahmen dieser Tätigkeit sehr bemüht, für die Branche beste Lösungen zu erarbeiten.

Boxen **stopp**

### Wordrap



Heinrich Geiger

**Was macht Heinrich Geiger an seinem Beruf besonderen Spaß?**

- Dass er interessant ist;
- dass neue Herausforderungen auf ihn warten;
- und der persönliche Kontakt zu Mitarbeitern und Kunden.

**Wären Sie kein Frächter ...**

- wäre ich im Betonerzeugerbereich tätig.

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

- Mehr Vernunft im Umgang unter den Frächterkollegen.

### Factbox

**Firma:**  
Schwarzl Transport GmbH

**Geschäftsführer:**  
Heinrich Geiger  
Franz Waldmann

**Sitz:**  
Thalerhofstr. 88, 8141 Premstätten  
T. 050 626-3681  
[www.schwarzl-gruppe.at](http://www.schwarzl-gruppe.at)

**Gründungsjahr:** 2010

**Mitarbeiter:** ca. 70  
**Fuhrpark:** 60 Lkw  
verschiedener Bauart

**Tätigkeitsfeld:** Transporte von der Schottergewinnung zur Aufbereitung, Beschickung interner und externer Betonmischanlagen, Kies- und Beton-Transporte an Gewerbe-, Industrie-, Handel- und Privatkunden





## Ein verlässlicher Drucker ist einfach unerlässlich!

büro+technik Buchgraber ist führender Büromaschinenanbieter und spezialisiert auf maßgeschneiderte Druckerlösungen. Die Kunden profitieren vom jahrelangen Know-how des Unternehmens, das nicht nur passende Lösungen findet, sondern auch bei Problemen rasch und kompetent zur Seite steht. Siegfried Buchgraber legt größten Wert auf umweltschonende Produkte, die effizientes Arbeiten in einer geräuscharmen Umgebung ermöglichen. Seine Empfehlung für die Logistikbranche ist daher der brother HL-L6400DW.

Keine faulen Kompromisse eingehen, ist für Siegfried Buchgraber oberstes Gebot. „Ich bin immer bemüht, meinen Kunden die Lösung zu bieten, die sie auch brauchen. Gerade im Bereich „Drucker“ gibt es je nach Anforderung viele Wahlmöglichkeiten. Daher steht für mich an erster Stelle, einen Drucker für alle, der alles Notwendige kann, zu empfehlen“, betont Buchgraber.

### Druck(en) in der Logistik

Flexibilität und Anpassungsfähigkeit sind zwei wichtige Eigenschaften, die erfolgreiche Logistikprozesse heute vorweisen müssen.

Jeder Drucker, der individuell für bestimmte Anforderungen ausgelegt ist,

steigert die Effizienz und Produktivität eines Unternehmens und trägt zum entspannten Arbeitsalltag bei. Eine effiziente Logistik beginnt bereits im Office.

### Der HL-L6400DW kombiniert Geschwindigkeit, Flexibilität, Qualität und Zuverlässigkeit.

### Der Drucker – unersetzbarer Teil der Logistikprozesse

Der Eingang einer Anfrage durch den Kunden zieht eine Reihe an Schritten nach sich, an deren Ende die Lieferung

und die Rechnung stehen. Zwischen diesen Schritten gibt es trotz Digitalisierung reichlich gedruckte Dokumente. Mit dem Ausfall eines zentralen Druckers platzen sehr schnell Liefertermine und der Rechnungslauf verzögert sich.

Auf diese speziellen Bedürfnisse zugeschnitten, hat brother den HL-L6400DW entwickelt. Eine herausragende Druckgeschwindigkeit, zahlreiche flexible Papiermanagement-Varianten und brillante Druckergebnisse, bei günstigem Seitenpreis sprechen für sich.

### Effizienz

Dank der bis zu 27 unterschiedlichen Papiermanagement-Varianten ist jeder HL-L6400DW optimal für unterschiedlichste Aufgaben gerüstet. Die optionalen

Kassetten, Tower Trays und Mailboxes können nach individuellen Ansprüchen zusammengestellt werden.

### Engpässe beseitigen

Greifen viele Mitarbeiter zeitgleich auf den Drucker zu, ist die Druckgeschwindigkeit gefragt. Mit 50 Seiten pro Minute ist der HL-L6400DW ideal für ein hohes Druckvolumen, ohne jedoch auf hohe Druckqualität verzichten zu müssen.

Für große Druckvolumen besteht die Möglichkeit, die Papierkapazität auf bis zu 2 650 Blatt zu erhöhen. Dank des Barcodedrucks, kann der Drucker schnell und einfach Barcodes in hoher Qualität auf Lieferscheine etc. drucken.

Außerdem besitzt das Gerät einen Mehrfachsatzdruck, der automatisch Kopien des Ausdrucks ausgibt und in Verbindung mit einer Mailbox diese auch sortiert.

### Schutz sensibler Daten

Der HL-L6400DW ist mit integrierten NFC-Kartenleser ausgestattet, der mit gängigen IC-Kartentypen kompatibel

**Bis zu 99 % weniger  
Feinstaubemission,  
bis zu 415 Watt  
Energieersparnis,  
bis zu 4 dB  
weniger Lärm**

ist. Dank Kombination von Laserdrucker und Kartenleser startet der Druck erst nach einer Verifizierung und man kann seine Dokumente vor Einblick durch Dritte schützen.

### Flexibilität

Neben dem Desktop PC bietet der Drucker die Möglichkeit mit Ihrem Mobilgerät flexibel von verschiedenen Umgebungen zu drucken.

### Kosten minimieren

Ein weiterer Vorteil von brother-Druckern ist deren besonders günstiger Seitenpreis. Der HL-L6400DW ist in die Brother PrintSmart-Konzepte implementierbar und hilft so zu niedrigen Seitenpreisen und geringen Wartungskosten.

### Einfach beeindruckend

- bis zu 50 Seiten/Minute Druckgeschwindigkeit
- niedrige Folgekosten
- hohe, flexible Papierkapazität mit bis zu 5 Papierkassetten
- einfache Handhabung
- sauberes Druckbild und Barcode-Druck
- Dokumentenecht drucken mit PTS-Zertifikat
- Zeit- und Kostenersparnis in der Versandabwicklung
- 3 Jahre Vor-Ort-Garantie
- Eco-Modus für schonendes Arbeiten

# büro+technik Buchgraber

[www.buchgraber.info](http://www.buchgraber.info)

**Verkauf-Service-Reparatur**

**MEISTERBETRIEB**  
**Tel.: 0316-824400**  
 Messendorferstr. 138  
 8042 Graz





**TOYOTA**

ALWAYS A  
**BETTER** WAY



**NICHT JEDER HAT MEINEN STIL.  
GUT SO.**

TOYOTA  
**C-HR**

**Der neue C-HR: Jetzt bei deinem Toyota Partner!**  
Mehr erfahren: [toyota.at](http://toyota.at)

Normverbrauch kombiniert: 3,8 – 6,3 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission: 86 – 144 g/km. Symbolfoto.

**Autohaus Prem**

8280 Fürstenfeld  
Altenmarkt 220  
Tel: 03382/52400

8200 Gleisdorf  
Hartbergerstr. 66  
Tel: 03112/22499

8265 Groß Steinbach  
Kroisbach 90  
Tel: 03386/8684