

VOLLE FAHRT

VOL. 2 / 2018

Das Magazin der steirischen Frächter



FRÄCHTERTAGUNG AM 15. SEPTEMBER

**DIE DATENSCHUTZ-
GRUNDVERORDNUNG**

**MILLIONEN-MAUTKOSTEN IM
KREUZFEUER DER KRITIK**



office@riedler.com, www.riedler.com
www.facebook.com/riedler.fahrzeugbau

Riedler FAHRZEUGBAU
WEGWEISENDE TRANSPORTLÖSUNGEN



Innovative Nutzfahrzeuge für den Holztransport

Ob Sie Rundholz, Schnittholz, Scheiterholz oder andere Güter transportieren – wir verwirklichen Ihre speziellen Anforderungen an Ihrem Rungenfahrzeug!

- Ausziehbare Rungenanhänger
- Fahrzeuge in Superteichtbauweise

- „Tydraul“-Rungensattelaufleger
- Individuelle Detaillösungen



FIATPROFESSIONAL.AT

PROFIS WIE SIE



PROFESSIONAL
PROFESSIONAL WIE SIE

FIAT PROFESSIONAL: DIE PERFEKTE LÖSUNG FÜR ALLE TRANSPORTAUFGABEN.

FIORINO INIZIO  SCHON AB € 8.990,- EXKL. UST. (AB € 10.788,- INKL. UST.)



Symbolfotos. *2 Jahre Neuwagengarantie und 2 Jahre Funktionsgarantie MaximumCare der FCA Austria GmbH bis maximal 100.000 km gemäß deren Bedingungen. Optional und gegen Aufpreis erweiterbar auf bis zu 200.000 km. Angebotspreis gültig für das Modell Fiorino 225.2LB.1 inkl. Option TW3. Nicht gültig für Flottenkalkulationen und bereits zugelassene Neufahrzeuge. Mit anderen Aktionen nicht kombinierbar. Details bei Ihrem Fiat Professional Partner oder auf www.fiatprofessional.at. Alle Angaben ohne Gewähr, Stand 05/2018.

AUTOHAUS DAMISCH GMBH
Graz, Andritzer Reichsstrasse 89
T. 0316/69 27 20, www.fiatauto.at

Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Mit der Finanzpolizei stehen wir schon seit einigen Jahren in gutem Kontakt, um der illegalen Dumpingkonkurrenz aus dem Ausland buchstäblich das Messer anzusetzen. Immer wieder werden Kabotage-Sünder bei der Finanzpolizei über das Fachgruppen-Büro anonymisiert zur Anzeige gebracht. Natürlich geht das nur, wenn zumindest Kfz-Kennzeichen und/oder der Firmenname der ausländischen Frächtereie sowie die Lade- oder Entladestelle bekannt sind, mit einem Zeitintervall, wann in etwa die Aktivität stattfindet. Parallel dazu finden immer wieder großangelegte Grenzeinsätze statt, so wie auch am Mittwoch, den 13. Juni in Spielfeld, wo ich mich selbst von der ausgezeichneten Arbeit der Finanzpolizei direkt vor Ort überzeugen konnte – lesen Sie dazu bitte auch den Bericht auf Seite 9. 197 Betriebe aus dem Ausland wurden einer Kontrolle auf Herz und Nieren unterzogen und dabei 234 Gesetzesverstöße aufgedeckt. Ein beeindruckendes Ergebnis, aber dennoch leider nur ein Tropfen auf dem heißen Stein, vor allem, wenn man bedenkt, dass

dem Staat Österreich im Jahr 2016 für jeden österreichischen Lkw, der durch ein Kabotagefahrzeug ersetzt wurde, ein Gesamtschaden in Höhe von 50.547,42 Euro entstanden ist. Der Gesamtschaden durch Kabotage beträgt somit ca. 500 Millionen Euro pro Jahr. Das kann man im Endbericht einer Studie der Wirtschaftsuniversität Wien mit Prof. Sebastian Kummer nachlesen, die gemeinsam mit der WKÖ Bundessparte Transport und Verkehr, der AISÖ (Arbeitsgemeinschaft Internationaler Straßenverkehrsunternehmer Österreichs) und der Gewerkschaft Vida durchgeführt wurde. Berücksichtigt man nun noch die aktuellen Zahlen der ASFINAG, die belegen, dass 2017 und 2018 die Anzahl der im Ausland zugelassenen Fahrzeuge über 3,5 t hzG weiter gestiegen sind, muss davon ausgegangen werden, dass der 2016 ermittelte Gesamtschaden durch Kabotage die 500-Millionen-Euro-Schallmauer deutlich überschritten hat.

Ich schildere diese Thematik in zweierlei Hinsicht: nämlich nicht nur,



Obmann Peter Fahrner

um ein Problem aufzuzeigen, sondern auch um innerhalb der eigenen Reihen Bewusstsein für Zusammenhalt zu schaffen. Daher appelliere ich einmal mehr an die steirischen Transporteure, innerhalb der eigenen Reihen ein Miteinander zu leben, um gegen den Druck aus dem Ausland bestehen zu können.

In diesem Sinne wünsche ich euch eine schöne Zeit im Sommer. Und ich hoffe, wir sehen uns bei der Frächtertagung am 15. September in der Stadthalle Graz, wo wir ab 9 Uhr wieder den Startschuss geben für eine großartige Leistungsschau ganz im Zeichen von Alternativantrieben, und um ca. 10:30 Uhr mit der Tagung fortsetzen, die wieder Kabarettist Pepi Hopf auflockern wird.

Peter Fahrner
Ihr Peter Fahrner
Obmann

Inhalt

Fachgruppe aktuell

„Ausnahmen von der Datenschutz-Folgenabschätzung“ – White list	5
Im Gespräch: Experte Dr. Ingo Weltin, MBA über die DSGVO	6
Millionen-Mautkosten im Kreuzfeuer der Kritik	8
Rote Karte für die Dumping-Konkurrenz	9

Verkehrsinfo national

Falsche Verwendungsbestimmung im Zulassungsschein: 19 (Werkverkehr) statt 20 (Güterbeförderung)	10
Kontrollplatz – Weiterfahrt trotz Signal	11
GO-Maut auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen	12

Verkehrsinfo international

Diverse:	Carnet TIR	14
Georgien:	Verpflichtung zum Abschluss einer georgischen Kfz-Haftpflichtversicherung	14
Italien:	Strafen bei Verbringung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit in der Kabine	14
Deutschland:	Ausweichstreckenkarte 2018 ab sofort erhältlich!	16
	Lkw-Maut wird ab 1. Juli 2018 auf alle Bundesstraßen ausgeweitet	17
Dänemark:	Höchstparkdauer auf dänischen Autobahnparkplätzen	17
Ungarn:	Dynamische Wiegesysteme wurden zum 1. Juni 2018 aktiviert	18
Europa:	Vorübergehende Einführung von Grenzkontrollen an den Binnengrenzen	18
Volksrepublik China:	Carnet-TIR-Transporte seit dem 18. Mai 2018 möglich	19
Flandern/Brüssel:	Indexierung der Mauttarife	19
Russland:	Verordnung für Güterverkehrsgenehmigungen	20

Transport Service

Erlass betreffend die 34. KFG-Novelle – Auslegung des § 44 KFG	24
Erlass betreffend die 34. KFG-Novelle – Auslegung des § 57a	28
Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex	33
Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich	33
Pfuscherbekämpfung: Meldungen online möglich	33
Nichtraucherschutz am Arbeitsplatz	34
Arbeits- und sozialrechtliche Änderungen zum 1. Juli 2018	35

Boxen stopp

Transporteure A–Z – melden auch Sie sich an!	38
Die Spritspartrainings-Förderaktion für Lenkerinnen und Lenker von Lkw über 3,5 t hzG läuft heuer aus – noch schnell sichern!	38
Friends on the Road: Gemeinsames Auftreten ist das Gebot der Stunde – jetzt LogCom-Mitglied werden!	39
Konzessionsprüfung bestanden – Frühjahr 2018	40
Konzessionsprüfung – Herbsttermin 2018	41
Transporteure auf medialem Überholkurs	42
Transportrait: Fairer Komplettservice	46
Transportrait: Regional, flexibel, individuell	46
Termin vormerken: Fachgruppentagung am 15. September 2018	51



Impressum: Volle Fahrt – Ausgabe 46
Herausgeber: Fachgruppe f. d. Güterbeförderungsgewerbe, Redaktion: FG f. d. Güterbeförderungsgewerbe Steiermark, 8021 Graz, Körblergasse 111–113,
Tel.: 0316/601-610, Fax: 0316/601-735, E-Mail: befoerderung.gueter@wkstmk.at, Internet: <http://wko.at/stmk.transporteure>; Titelbild © MCG Krug;
Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz, Anzeigenverkauf: TopMedia-Agentur Andreas Bunderla – Tel. 0664/45 41 124; Fotos: © WKO;
print-verlag; Fotolia.com; Länderbutton: © Helmut Niklas; © dip/Fotolia.com; Druck: Medienfabrik Graz; © Druck- und Satzfehler vorbehalten

Verordnung: „Ausnahmen von der Datenschutz-Folgenabschätzung“ *White list*

Im Bundesgesetzblatt, BGBl II Nr. 108/2018 wurde am 25. Mai 2018 die „White-List“ zur Datenschutz-Folgenabschätzung (Verordnung der Datenschutzbehörde über die Ausnahmen von der Datenschutz-Folgenabschätzung, DSFA-AV) kundgemacht.

Gemäß Artikel 35 (5) Datenschutz-Grundverordnung kann die Aufsichtsbehörde eine Liste der Arten von Verarbeitungsvorgängen erstellen und veröffentlichen, für die keine Datenschutz-Folgenabschätzung erforderlich ist. Die österreichische Datenschutzbehörde hat als nationale Aufsichtsbehörde nach der DSGVO von dieser Kompetenz Gebrauch gemacht und nun in einer Verordnung Ausnahmen von der Datenschutz-Folgenabschätzung („White-List“) veröffentlicht.

In dieser Verordnung sind Datenverarbeitungen angeführt, die von der Datenschutz-Folgenabschätzung ausgenommen sind, weil von keinem hohen Risiko für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen ausgegangen wird:



Inhaltsverzeichnis

- DSFA–A01 Kundenverwaltung, Rechnungswesen, Logistik, Buchführung
- DSFA–A02 Personalverwaltung
- DSFA–A03 Mitgliederverwaltung
- DSFA–A04 Kundenbetreuung und Marketing für eigene Zwecke
- DSFA–A05 Sach- und Inventarverwaltung
- DSFA–A06 Register, Evidenzen, Bücher
- DSFA–A07 Zugriffsverwaltung für EDV-Systeme
- DSFA–A08 Zutrittskontrollsysteme
- DSFA–A09 Stationäre Bildverarbeitung und die damit verbundene Akustikverarbeitung zu Überwachungszwecken (Videoüberwachung)
- DSFA–A10 Bild- und Akustikdatenverarbeitung in Echtzeit
- DSFA–A11 Bild- und Akustikverarbeitungen zu Dokumentationszwecken
- DSFA–A12 Patienten-/Klienten-/Kundenverwaltung und Honorarabrechnung einzelner Ärzte, Gesundheitsdiensteanbieter und Apotheken
- DSFA–A13 Rechts- und Beratungsberufe
- DSFA–A14 Archivierung, wissenschaftliche Forschung und Statistik
- DSFA–A15 Unterstützungsbekundungen
- DSFA–A16 Haushaltsführung der Gebietskörperschaften und sonstigen juristischen Personen öffentlichen Rechts
- DSFA–A17 Öffentliche Abgabenverwaltung
- DSFA–A18 Förderverwaltung
- DSFA–A19 Öffentlichkeitsarbeit und Informationstätigkeit durch öffentliche Funktionsträger und deren Geschäftsapparate
- DSFA–A20 Aktenverwaltung (Büroautomation) und Verfahrensführung
- DSFA–A21 Organisation von Veranstaltungen
- DSFA–A22 Preise und Ehrungen

Nähere Details entnehmen Sie bitte direkt der Verordnung!



Im Gespräch

Dr. Ingo Weltin, MBA über die DSGVO

Volle Fahrt: Sie haben sich auf den Datenschutz spezialisiert – welche Beweggründe gab es dafür?

Dr. Weltin: Ich beschäftige mich schon seit vielen Jahren mit der Digitalisierung. Durch die Vernetzung von IT-Systemen werden immer mehr Daten an immer mehr Stellen verarbeitet. Das hat viele Vorteile, aber auch den Nachteil, dass unsere personenbezogenen Daten immer weiter verbreitet werden. Als intensiver Nutzer digitaler Medien stelle ich persönlich immer öfter fest, dass man mit nicht angeforderten Informationen zugeschüttet wird. Geben Sie einen Suchbegriff im Browser ein und Sie erhalten in den nächsten Wochen unzählige Angebote und Videos eingespielt, die Sie nicht angefordert haben – das wird immer mühsamer. Als ich vom Beschluss der DSGVO gehört habe, konnte ich sofort erkennen, dass das nicht nur für mich persönlich interessant ist, sondern im Zeitalter von Industrie 4.0 auch einen wesentlichen Baustein für unser

Digitalisierungs-Dienstleistungsangebot darstellen wird.

Welchen Stellenwert wird der Datenschutz aus Ihrer Sicht in Zukunft haben?

Daten werden der wichtigste Rohstoff der Zukunft sein – davon bin ich überzeugt! Bei meinen Vorträgen habe ich auch Aussagen gehört, dass die DSGVO – so wie die Allergenverordnung – wieder entschärft werden und niemanden mehr interessieren wird. Da bin ich komplett anderer Meinung – der Datenschutz wird eine sehr zentrale Rolle einnehmen. Die DSGVO sieht die Installation von Zertifizierungsstellen vor und ich bin überzeugt, dass man zukünftig im Zuge der Ausstellung einer Gewerbeberechtigung auch ein verbindliches Datenschutzkonzept vorzuweisen haben wird.

Die Bundesregierung hat die DSGVO angeblich etwas „entschärft“ – es soll nur Ermahnungen und keine

Strafen geben – wie ist Ihre Meinung dazu?

Die Datenschutzbehörde muss den Empfehlungen der Bundesregierung nicht folgen, sie ist nicht weisungsgebunden. Ich persönlich gehe davon aus, dass es Strafen geben wird und empfehle daher jedem Verein und Unternehmer die DSGVO ernst zu nehmen und bald etwas zu tun.

Sie konnten bei Ihren Vorträgen auch die Stimmungslage bei den Unternehmern kennenlernen – wie stellt sich die Situation dar?

Ja, die steirische Fachgruppe der Güterbeförderer hat sich als eine der ersten an uns gewandt und eine Vortragsreihe für ihre Mitglieder gebucht. Aber auch andere Gewerbevereine und Wirtschaftsbünde haben uns die Möglichkeit gegeben, unsere Praxistipps weiterzugeben und die Stimmungslage abzufragen. In Summe hatten wir bisher ca. 600 Teilnehmer und noch immer werden Vorträge gebucht, weil es noch viele Unentschlossene gibt. Ich treffe immer wieder Unternehmer, die mir sagen „ich mache nichts“, ich treffe viele Unternehmer die mich fragen „betrifft uns das auch“ und ich treffe erfreulicherweise – und da speziell bei den Frächtern – Viele, die das Thema aktiv aufnehmen und etwas machen wollen, wobei einige davon bereits versucht haben, das mittels verfügbarer Formulare selbst zu erledigen und viele davon dann bei uns um Unterstützung anfragen, weil es dann doch zahlreiche Fragen gibt.

Man hört, dass die Güterbeförderer vor speziellen Herausforderungen stehen, um die DSGVO umsetzen zu können?

Ich habe ja selbst einige Jahre für einem Logistik-Dienstleister gearbeitet und bin daher bestens mit dem kom-

plexen Aufbau von Transportnetzwerken vertraut. Es gehört in der Branche zweifelsohne zum Standard, dass man die Aufträge über mehrere Stufen hinweg an Subunternehmer weitergibt. Gerade da sind die Regeln der DSGVO aber alles andere als willkommen. Denn der Verantwortliche muss vor jeder Weitergabe an einen Auftragsverarbeiter jedes Mal sein Okay geben. So würden die Transportnetze völlig transparent werden und die Frächter fürchten berechtigterweise, dass sie dadurch Kunden verlieren könnten. Wir haben uns bereits intensiv mit diesem Thema beschäftigt und dafür spezielle Vorlagen für Auftragsverarbeiter-Verträge erarbeitet, die der DSGVO entsprechen.

Und was hat es nun mit den Telematik-/GPS-Systemen auf sich?

Als ich bei meinen Vorträgen dieses Thema angesprochen habe, sind die Emotionen oft hochgegangen. Ja, ich weiß, dass der Einsatz von Telematiksystemen zum Standard gehört und die Verlager bei Ausschreibungen diese Systeme oftmals verpflichtend vorschreiben. Wir wissen aber auch, dass die DSGVO es verbietet ein sogenanntes Profiling durchzuführen – also Systeme einzusetzen, die eine Leistungsbewertung des Dienstnehmers erlauben. Wir haben bereits angeregt die Telematik in die „white list“ der Datenschutzbehörde aufzunehmen, um diese Situation zu entschärfen. Leider vorläufig ohne Erfolg. Wir haben aber recherchiert und sind der Meinung, dass man mit dem Argument des überwiegenden Interesses und anderer Formulierungen DSGVO-konforme Vereinbarungen mit dem Personal für den legalen Einsatz der Telematik treffen kann.

Welche konkreten Schritte muss ein Unternehmer für die Erfüllung der DSGVO setzen?

Neben der Erstellung einer Datenschutzerklärung, die dringend auf die Website muss, sind vorrangig die Auftragsverarbeiter-Verträge – also die Datenschutzvereinbarungen mit den Subfrächtern – abzuschließen. Macht man das als Verantwortlicher nicht, haftet man voll für eventuelle Verstöße seiner Partner. Aber auch die Unterweisung der Mitarbeiter und eine DSGVO-Arbeitsanweisung die in den Personalakt muss, sollte nicht auf die lange Bank geschoben werden. Schwierig ist die Situation beim einmaligen oder sporadischen Einsatz von Frächtern, weil man nicht jedes Mal einen mehrseitigen Auftragsverarbeiter-Vertrag unterzeichnen lassen kann. Vor allem würden ausländische Frächter oft gar nicht verstehen, was da geschrieben steht. Also empfehlen wir hier den Einsatz einer „abgespeckten“ Vereinbarung, die man zu seinen Auftragsbedingungen hinzufügt.

Welche Unterstützung können Sie den Unternehmern anbieten?

Wir haben für alle Branchen – aber speziell für die Transportbranche – recherchiert und sind hier mit entsprechendem Know-how als Experten bekannt. Wir bieten Workshops an, in denen die Teilnehmer mit uns gemeinsam Verarbeitungsverzeichnisse ausfüllen und so das nötige Rüstzeug mit nach Hause nehmen, um dann selbstständig weiterarbeiten zu können. Wir haben aber derzeit auch viele Aufträge zur individuellen Betreuung vor Ort – dabei setzen wir unsere eigens für diese Branche entwickelten Vorlagen ein, um dann mit dem Kunden gemeinsam maßgeschneiderte Lösungen zu erarbeiten.

Was empfehlen Sie unseren Lesern?

Egal ob Sie noch nicht aktiv geworden sind, oder doch schon begonnen haben, bleiben Sie dran und versu-

chen Sie die notwendigen Schritte zu erledigen. Es ist ganz sicher keine Schande, wenn Sie Hilfe suchen und Ihre Fragen stellen. Wir geben so gut wir können auch kostenlose telefonische Hilfestellungen – sehr kostengünstig und effizient sind auch unsere Workshops. Aber auch Fördermöglichkeiten wie das Programm „KMU-Digital“ unterstützen auf dem Weg zur Digitalisierung – wir informieren gerne näher!

Infobox

Adenso GmbH
Reitschulgasse 10
8010 Graz
www.adenso.at

Dr. Ingo Weltin, MBA
Geschäftsführer
ingo.weltin@adenso.at
0664/24 212 24

Wir haben uns auf Optimierungen entlang der Wertschöpfungskette spezialisiert und erarbeiten individuelle Lösungen zur Steigerung des Servicegrades, sowie zur Kostenoptimierung.

Wir sind als „Certified Digital Consultant“ akkreditiert, um im Bereich Ihrer Digitalisierungsvorhaben auch den Zugriff auf Fördermittel aus dem Programm „KMU-Digital“ zu haben. Unsere Mitgliedschaft in einem DSGVO-Expertennetzwerk bietet uns die Möglichkeit bis hin zur Datenschutzbehörde auf neueste Erkenntnisse direkten Zugriff zu haben.





Millionen-Mautkosten im Kreuzfeuer der Kritik

Lkw-Maut ist um 25 Prozent zu hoch, hat eine Studie ergeben. Die Branche fordert jetzt mit Nachdruck rasche Senkung.

„Das derzeitige Mautsystem für Lkw und Busse ist fernab von Transparenz und Kostenwahrheit“, kritisiert Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr. Er fordert eine schrittweise Senkung der Mauttarife für Lkw um mindestens 25 Prozent, bei Bussen sollte die Maut nochmals um zwölf Prozent niedriger sein.

Ursache für den Groll des Obmannes ist das Ergebnis einer in Auftrag gegebenen Studie, die ergeben hat, dass seit 2014 die Mauteinnahmen weit höher lagen als die Infrastrukturkosten. „2016 lag nach unseren Berechnungen die Überdeckung bei rund acht Cent pro gefahrenem Kilometer. Das heißt, wenn ein Lkw rund 10.000 Mautkilometer im Jahr fährt, was keineswegs viel ist, dann zahlt er um 800 Euro im Jahr zu viel“, rechnet der steirische Fachgruppenobmann Güterbeförderungsgewerbe, Peter Fahrner, vor.

Kumuliert betrachtet, haben Lkw und Busse von 2008 bis 2016 damit um mehr als 800 Millionen Euro zu viel bezahlt. „Die Mautgebühren sind ein wichtiger Standortfaktor, der uns aber davonläuft“, so Klacska, der seine Kritik an einem Beispiel festmacht: „Wenn in Österreich ein Transport im Ennstal startet, kommt er mit 50 Euro Maut noch nicht einmal bis an die Grenze, denn 50 Euro reichen hierzulande nur für 130 Kilometer während man in Deutschland um dasselbe Geld 370 Kilometer weit kommt.“ Fahrner sieht durch die Studie die Vermutung bestätigt, „dass Österreich das am höchsten bemaute Land in der EU ist“.

Wegekostenrechnung ist völlig veraltet

Ein Problem bei der Überprüfung der österreichischen Mauttarife ist

eine veraltete Wegekostenrechnung aus dem Jahr 2000, die dem System zugrunde liegt.

„Wir fordern das Verkehrsministerium auf, eine neue Kostenrechnung in Auftrag zu geben“, so Klacska. Ohne eine solche dürfe es keinesfalls zu einer neuerlichen Mauterhöhung kommen. Vielmehr sei es nun Zeit für eine Tarifsenkung, sind sich Klacska und Fahrner einig.

Fahrner: „Ich frage mich, ob das derzeitige System EU-rechtskonform ist. Wir werden auf jeden Fall die EU-Kommission über die Studienergebnisse informieren.“ Nicht ausgeschlossen sei außerdem, dass der Fachverband den Europäischen Gerichtshof (EuGH) um eine Überprüfung der österreichischen Mauthöhen bittet. Denn, so Fahrner und Klacska unisono: „Wir brauchen mehr Transparenz im österreichischen Mautsystem.“



58 Finanzpolizisten waren am 13. Juni seit den frühen Morgenstunden im Einsatz.

Rote Karte für die Dumping-Konkurrenz

„Aktion Scharf“ der Finanzpolizei: Bei Kontrollen an der Grenze wurden 234 Verstöße aufgedeckt. Für immer mehr heimische Unternehmen ist das Lohndumping der ausländischen Mitbewerber existenzbedrohend.

Wenn an der Autobahnstation Straß Schwerpunktkontrollen angesagt sind, liegen bei vielen Fahrern, die gewerblich Kfz mit ausländischem Kennzeichen lenken, die Nerven blank, „und das zu recht“, wie Rigobert Rainer, Leiter der Finanzpolizei Steiermark und Kärnten bestätigt. Allein bei der sechstägigen Schwerpunktkontrolle wurden aktuell 197 Betriebe aus dem Ausland kontrolliert und dabei 234 Gesetzesverstöße festgestellt. „Dabei liegt das gesamte Strafausmaß im höheren sechsstelligen Eurobetrag“, so Rainer. „Doch die Gewinnspanne für die ausländischen Betriebe muss derart groß sein, dass das Risiko weiter in Kauf genommen wird.“

Sicher hat der freie Dienstleistungs- und Warenverkehr viele Vorteile gebracht, aber es gibt auch Schattenseiten: „Vor allem in den Grenzregionen ist Lohn- und Sozialdumping existenzbedrohend“, warnt WKO-Steiermark-Präsident Josef Herk im

Zuge der gemeinsamen Initiative mit der Finanzpolizei.

Für Peter Fahrner, Obmann der steirischen Güterbeförderer, ist die gute Kooperation mit der Finanzpolizei nicht neu. „Seit einigen Jahren gehen wir gemeinsam nicht nur gegen Lohn- und Sozialdumping in der Frächterbranche vor, sondern auch gegen die illegale Kabotage.“ Immer wieder hagelt es Strafen in höheren vierstelligen Summen, Wiederholungstäter gibt es jedoch zu Hauf. „Doch die Kabotage ist auch ein Problem für den Staat Österreich, selbst wenn sie legal geschieht“, sagt Fahrner und versteht nicht, dass der Staat zuschaut: „Allein 2016 entging dem Staat für jeden österreichischen Lkw, der durch ein Kabotagefahr-

zeug ersetzt wurde, 50.547, 42 Euro. Der jährliche Gesamtschaden beträgt 500 Millionen Euro“, zitiert Fahrner aus dem Endbericht einer Studie der Wirtschaftsuniversität. Berücksichtigt man die aktuellen Zahlen der ASFINAG, die zeigen, dass 2017 und 2018 die Zahl der im Ausland zugelassenen Fahrzeuge über 3,5 t hzG auf heimischen Autobahnen weiter gestiegen sind, ist davon auszugehen, dass der 2016 ermittelte Gesamtschaden die 500-Millionen-Euro-Schallmauer jetzt deutlich überschritten hat.



Finanzpolizei und WKO Steiermark präsentieren die Bilanz der Schwerpunktkontrolle. Zahlreiche Branchenvertreter der WKO Steiermark waren ebenfalls im Einsatz, darunter auch Frächter-Obmann Peter Fahrner und Ausschussmitglied Helmut Ofner.

Falsche Verwendungsbestimmung im Zulassungsschein: 19 (Werkverkehr) statt 20 (Güterbeförderung)

Falsche Verwendungsbestimmung im Zulassungsschein kann teuer zu stehen kommen. Grundsätzlich ist im Rahmen der Güterbeförderung die Verwendungsbestimmung 20 in den Zulassungsschein einzutragen.

Während die Verwendungsbestimmung 01 (zu keiner besonderen Verwendung bestimmt) komplett falsch gewählt ist und auch von der Exekutive mit hohen Strafen geahndet wird, hat die Verwendungsbestimmung 19 (für den Werkverkehr be-

stimmt) für den Güterbeförderer ihre eigenen Tücken.

Zwar dürfen laut Güterbeförderungsgesetz mitunter mit einem Lkw, der auf Werkverkehr zugelassen wurde, zwar Transporte durchgeführt werden, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass die beglaubigte Abschrift bzw. der Gewerberegisterauszug mitgeführt wird. Was jedoch viele nicht wissen ist, dass im Falle eines Unfalles, diese Werkverkehrseintragung im Rahmen der Güterbeförderung sehr teuer kommen kann.

Die Verwendungsbestimmung wird von der Zulassungsstelle nach den Angaben des Zulassungsbesitzers eingetragen.

Wenn ein Fahrzeug zu einem anderen Zweck verwendet wird als mit dem Versicherer vereinbart bzw. in der Zulassung angegeben, kann dies dazu führen, dass der Kfz-Haftpflichtversicherer bis zu einem Betrag von 11.000 Euro leistungsfrei (= gegenüber dem Kunden regressberechtigt) wird.

Tiertransporte und Tierschutz

Die Bestimmungen zu Tiertransporten werden sowohl auf europäischer und nationaler Ebene geregelt, dies sind unter anderem:

- EU: VO (EG) Nr. 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport (enthält Bestimmungen zum Transport, Kontrollen innerhalb der EU, Dokumente für den Tiertransport, Fahrtenbuch, Formulare etc.)
- Österreich: Tiertransportgesetz 2007 (TTG) sowie: Tiertransport-Ausbildungsverordnung (TT-AusbVO) (enthält Ausbildungs- und Kontrollbestimmungen)

Im Zusammenhang mit diesem Thema hervorzuheben, ist die Veröffentlichung auf der Kommunikationsplattform Verbrauchergesundheit des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumenten-

tenschutz (KVG) (abrufbar unter: https://www.verbrauchergesundheit.gv.at/handel_transport/tierschutz/tierschutz_transport.html).

Auf der Website finden Sie z. B. folgende aktuelle Informationen:

- Merkblatt „**Hitzestress beim Transport vermeiden**“ (das Merkblatt ist auf der KVG-Seite in mehreren Sprachen abrufbar)
- **Animal Transport Guides** (mehrere Sprachen auswählbar): verschiedene Infoblätter (Fahrer, Schweine, Schafe, Pferde, Rinder, Kälber, Geflügel etc.)
- **Handbuch Tiertransporte** als österreichische „Best Practice“:
 - Handbuch Kurzstrecke
 - Handbuch Langstrecke

- **Checkliste** Tiertransportkontrollen als Hilfsmittel
- Liste der zugelassenen Kontrollorte (**Staging Points**) gemäß Verordnung (EG) Nr. 1255/97. (Hinweis: In Österreich sind nur die auf dieser Website der EU angeführten Kontrollstellen zulässig.)

Nationale Zuständigkeit/ Kontaktstellen:

BUNDESMINISTERIUM FÜR ARBEIT,
SOZIALES, GESUNDHEIT UND
KONSUMENTENSCHUTZ

Mag. Manfred Summer
Abteilung für Tierschutz IX/B/11
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Tel.: +43(0)664/289 88 64
Fax: +43(0)7134404-2338
E-Mail: cpat@bmgf.gv.at



Kontrollplatz – Weiterfahrt trotz Signal

An den Fachverband wurde die Fragestellung herangetragen, wie die rechtliche Situation/Konsequenz in Österreich ist, wenn man als Lkw-Fahrer – trotz Signalen (z. B. mittels Überkopfwegweiser) nicht an den Kontrollplatz heranfährt bzw. diese Signale ignoriert und weiterfährt. Dazu gibt es – aufgrund einer internen Prüfung – folgende Informationen:

Zur Beurteilung kommen zwei Rechtsnormen in Betracht, nämlich die Straßenverkehrsordnung (StVO) und auch das Kraftfahrgesetz (KFG).

Beurteilung nach der Straßenverkehrsordnung:

Lichtzeichensignale (§ 38 (10) StVO):

„(10) [Fahrstreifensignale] Für die Fahrstreifensignalisierung sind Lichtzeichen mit roten gekreuzten Schrägbalken, grün nach unten zeigendem Pfeil und gelb blinkendem halb links oder halb rechts nach unten zeigendem Pfeil auf nicht leuchtendem Hintergrund zu verwenden. Solche Zeichen sind für jeden Fahrstreifen oberhalb des Fahrstreifens anzubringen. Bei Lichtzeichen dieser Art bedeuten rote gekreuzte Schrägbalken, dass der betreffende Fahrstreifen gesperrt ist, der grün nach unten zeigende Pfeil, dass der Verkehr auf dem betreffenden Fahrstreifen gestattet ist und der gelb blinkende halb links oder halb rechts nach unten zeigende Pfeil, dass Fahrzeuglenker den betreffenden Fahrstreifen ehestmöglich in der angezeigten Richtung verlassen müssen.“

Weiters § 52 Z 7a StVO (Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge) iVm § 54 Abs. 5 lit k StVO:
„7a. FAHRVERBOT FÜR LASTKRAFTFAHRZEUGE



Diese Zeichen zeigen an, dass das Fahren mit Lastkraftfahrzeugen verboten ist. Eine Gewichtsangabe bedeutet, dass das Verbot nur für ein Lastkraftfahrzeug gilt, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht des Lastkraftfahrzeuges oder das höchste zulässige Gesamtgewicht eines mitgeführten Anhängers das im Zeichen angegebene Gewicht überschreitet. Eine Längenangabe bedeutet, dass das Verbot nur gilt, wenn die Länge des Lastkraftfahrzeuges oder die Länge eines mitgeführten Anhängers oder die Länge des Lastkraftfahrzeuges samt Anhänger die im Zeichen angegebene Länge überschreitet.“

Anmerkung: Es ist egal ob das Fahrzeug leer oder beladen ist!

§ 54 Abs. 5 lit k (Zusatztafel):



Diese Zusatztafel darf nur verwendet werden, wenn auf einer Fahrbahn mit mehreren Fahrstreifen für dieselbe Fahrtrichtung Straßenverkehrszeichen oberhalb eines Fahrstreifens angebracht sind; sie zeigt an, dass das Straßenverkehrszeichen nur für diesen Fahrstreifen gilt.

Die **entsprechende Strafbestimmung** findet sich in § 99 Abs. 3 lit a StVO:

„Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe bis

zu 726 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Wochen, zu bestrafen, a) wer als Lenker eines Fahrzeuges, als Fußgänger, als Reiter oder als Treiber oder Führer von Vieh gegen die Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen verstößt und das Verhalten nicht nach den Abs. 1, 1a, 1b, 2, 2a, 2b, 2c, 2d, 2e oder 4 zu bestrafen ist,“

Die Rechtsfolge wird wahrscheinlich eine Anzeige der Verwaltungsübertretung sein.



Beurteilung nach dem Kraftfahrzeuggesetz:

§ 102 Abs. 11 KFG

(Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers): „[Straßenkontrollen] Der Lenker hat auf Verlangen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht diesen, sofern dies zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der kraftfahrrechtlichen Vorschriften auf Straßen mit öffentlichem Verkehr erforderlich ist, das Fahrzeug oder Teile, Ausrüstungs- und Ausstattungsgegenstände des von ihm gelenkten Fahrzeuges und des mit diesem gezogenen Anhängers auf dem einfachsten Weg und ohne diese oder dritte Personen zu gefährden, zugänglich zu machen,

insoweit ihm dies ohne Verwendung von Werkzeugen und ohne besondere Fertigkeiten und Kenntnisse möglich und zumutbar ist. Verweigert der Lenker die ihm zumutbare Mitwirkung an technischen Fahrzeugkontrollen und verhindert so die Überprüfung des Fahrzeuges oder seiner Teile, Ausrüstungs- und Ausstattungsgegenstände, so ist die Annahme gerechtfertigt, dass das Fahrzeug nicht den kraftfahrrechtlichen Vorschriften entspricht und dass die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährdet wird. In diesen Fällen sind die Bestimmungen des § 57 Abs. 8 [= Wird die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährdet, so sind bei Gefahr im

Verzug ..., der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abzunehmen. ...] anzuwenden.“

Hier kommt die **Strafbestimmung des § 134 KFG** zur Anwendung, die Strafen zwischen 200 bis 5.000 Euro bzw. eine Freiheitsstrafe bei Uneinbringlichkeit vorsieht.

Mögliche weitere Konsequenz nach dem Strafgesetzbuch (StGB):

Eine weitere Konsequenz des Missachtens der Ableitung auf einen Kontrollplatz könnte auch sein, dass die Exekutive die Verfolgung des Lkw aufnimmt und hier womöglich der Tatbestand „Widerstand gegen die Staatsgewalt (gem. § 269 StGB)“ verwirklicht wird.



GO-Maut auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen

Das ASFINAG-SelfCare-Portal für Ihr aktives Fuhrparkmanagement

Sie wollen die Mautabbuchungen Ihrer Fahrzeuge über 3,5 Tonnen hzG (höchstzulässiges Gesamtgewicht) jederzeit einsehen können? Ihnen ist es wichtig, Ihren Fuhrpark selbst zu verwalten und dabei Zeit und Geld zu sparen? Sie möchten rechtzeitig informiert werden, wenn Sie die GO-Box tauschen müssen?

Mit dem **SelfCare Portal**, dem Online-Kundenportal der ASFINAG,

können Sie rund um die Uhr und von überall Ihre GO-Maut-Informationen abrufen.

Gehen Sie ins Netz auf www.go-maut.at, registrieren Sie sich und legen Sie los. Sie können die Informationen auch unterwegs abfragen: Wenn Sie oft „auf Achse“ sind, eignet sich dafür die kostenlose **ASFINAG-App „Unterwegs“**. Machen Sie sich selbst ein Bild und klicken Sie rein in

dieses 2-minütige Video unter: <http://youtu.be/ukYp8gRglP8>

Für Fragen rund um das SelfCare-Portal steht Ihnen jederzeit unser ASFINAG-Service-Center unter der Telefonnummer 0800 400 12 400 (kostenlos aus AT und DE) bzw. unter +43 1 955 1266 (aus allen anderen Ländern) oder per E-Mail an info@asfinag.at zur Verfügung.

Rungenfahrzeuge von Riedler – individuell und flexibel einsetzbar

Der oberösterreichische Fahrzeugbauer Riedler ist der Spezialist wenn es um die Fertigung von Rungenfahrzeugen für den Rund- und Schnittholztransport geht. Riedler ist bekannt dafür, besonders leichte und langlebige Fahrzeuge zu bauen. Großes Augenmerk wird aber auch auf die Flexibilität der Fahrzeuge gelegt, was einen entscheidenden wirtschaftlichen Vorteil mit sich bringt. Das beste Beispiel dafür ist der ausziehbare und an die jeweilige Holzlänge anpassbare 3-Achs-Rungenanhänger. Dieser ist bereits ab einem Eigengewicht von 4.060 kg erhältlich und ist in puncto Flexibilität nicht zu schlagen. Das Ausziehen und Zusammenschieben des Anhängers wird vom Fahrerhaus aus gesteuert. Dabei sind verschiedene Zwischenstellungen möglich. Die pneumatische Verriegelung garantiert dabei die notwendige Sicherheit der Ausziehvorrichtung.

Besonderes Augenmerk legt man bei dem Familienunternehmen aber nicht nur auf Gewichtseinsparung, sondern auch auf Langlebigkeit, Funktionalität, Zuverlässigkeit und nicht zuletzt auf eine ansprechende Optik der Fahrzeuge.



Holzmesse Klagenfurt

Besuchen Sie Riedler auf der Internationalen Holzmesse in Klagenfurt die vom 29. August bis zum 1. September ihre Pforten öffnet. Das Familienunternehmen aus Oberweis präsentiert auf 250 Quadratmetern Ausstellungsfläche seine neuesten Fahrzeugaufbauten und

Anhänger für den Holztransport in den unterschiedlichsten Ausführungen.

Überzeugen Sie sich von der Qualität und den innovativen Transportlösungen von Riedler im Rahmen eines Besuchs am Messestand am Freigelände West, Stand W53. Das Team von Riedler freut sich auf Ihren Besuch.

Weitere Informationen unter Tel.: **07612 76040-0** sowie im Internet: **www.riedler.com**



BAUEN MIT DER SICHERHEIT EINES ERFAHRENEN TEAMS

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



www.trippl.com

8605 Kapfenberg | Winklerstraße 74 + 54

Tel.: 03862/22 384 | Fax: 03862/23 855 | office@trippl.com



DER NEUE VOLVO XC60.

Der neue Volvo XC60 ist mehr als ein Auto. Mit seinem ganzheitlichen Sicherheitskonzept und zahlreichen Assistenzsystemen bietet er Ihnen in jeder Situation größtmöglichen Schutz. Damit setzt er einen wichtigen Schritt in eine Zukunft, in der kein Mensch mehr in einem neuen Volvo ums Leben kommt oder schwer verletzt wird. Das ist unsere Vision 2020.

AUSGEZEICHNET MIT DEM „WORLD CAR OF THE YEAR 2018“ AWARD.

VOLVOCARS.AT

Kraftstoffverbrauch: 2,1 – 7,8 l/100 km, CO₂: 49 – 177 g/km. Symbolfoto. Irrtümer, Druckfehler und Änderungen vorbehalten. Stand: Dezember 2017

spes 60
automobile seit 1958

Golfstraße 5
8077 Thondorf/Graz

0316 407 100
www.volvocars.at/spes



Carnet TIR

Update zur Anzahl der Länder, die das TIR-Garantie-Limit auf 100.000 Euro erhöht haben

Die Bürgschaftssumme im Carnet-TIR-Verfahren wird seit dem 14. Juni 2017 in der EU und in den am Carnet-TIR-Verfahren teilnehmenden Mitgliedstaaten von 60.000 Euro auf 100.000 Euro erhöht. Damit tragen die EU und die International Road Union (IRU) den höheren Warenwerten im internationalen Straßentransport Rechnung.

Neu dazugekommen sind:
Kroatien, Dänemark und Moldawien

In folgenden Staaten gilt die Bürgschaftssumme von 100.000 Euro (Stand April 2018):

Armenien, Aserbaidschan, Belgien, Bosnien und Herzegowina,

Deutschland, Dänemark, Tschechische Republik, Finnland, Frankreich, Iran, Italien, Kirgisistan, Kroatien, Litauen, Luxemburg, Moldawien, Niederlande, Polen, Rumänien, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Österreich, Türkei, Tadschikistan, Ungarn, Ukraine, Uzbekistan, Vereinigtes Königreich.



Georgien: Verpflichtung zum Abschluss einer georgischen Kfz-Haftpflichtversicherung

Seit dem 1. März 2018 müssen alle Fahrzeuge, die sich vorübergehend in Georgien aufhalten, eine georgische Kfz-Haftpflichtversicherung abschließen. Die „Grüne Karte“ wird in Georgien nicht anerkannt.

Nach Angaben des auswärtigen Amtes kann die Versicherungspolizze an vielen Stellen im Land, zum Beispiel an der sogenannten Pay-Box, in eigens dafür eingerichteten Service-

Zentren und bei Banken sowie online erworben werden. Die Verpflichtung des Abschlusses einer georgischen Kfz-Haftpflichtversicherung besteht auch dann, wenn eine österreichische Versicherung für das zu nutzende Fahrzeug vorliegt.

Da Georgien nicht Mitglied des Grüne-Karten-Abkommens ist, wird die Grüne Karte in Georgien nicht anerkannt.

Weitere Informationen gibt das Compulsory Insurance Center, welches im Rahmen der georgischen Gesetzgebung zur Verwaltung der Pflichtversicherung eingerichtet wurde. Auf seiner Website www.tpl.ge findet sich auch eine interaktive Karte, die anzeigt, wo die Pflichtversicherung (Compulsory Insurance) in Georgien erworben werden kann, sowie die Möglichkeit des Online-Erwerbs der Versicherung in englischer Sprache.



Italien: Strafen bei Verbringung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit in der Kabine

Die IRU informiert, dass das italienische Innenministerium eine Erklärung betreffend dem Entschluss des Europäischen Gerichtshofs zur Durchsetzung des Verbots der Verbringung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit in der Kabine abgegeben hat.

Es wird ab sofort die italienische Straßenverkehrsordnung gemäß Artikel

174 Absatz 7 angewandt, die im Falle eines Verstoßes eine Geldbuße von 422 Euro bis 1.686 Euro vorsieht.

Besonders hinzuweisen ist darauf, dass bei Verstößen gegen Bestimmungen zur wöchentlichen Ruhezeit ebenso dem Fahrer der Führerschein und Fahrzeugschein von den italienischen Kontrollorganen abgenom-

men wird. Diese Delikte werden unter anderem gemäß italienischer Straßenverkehrsordnung als „unvollständige regelmäßige wöchentliche Ruhepause“ angesehen. Führerschein und Fahrzeugschein erhält der Fahrer erst nach Abhalten einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit (=mind. 45h) retour.

Information siehe nebenan:

**MINISTERO DELL'INTERNO
DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria,
delle Comunicazioni e per i reparti Speciali della Polizia di Stato
Servizio Polizia Stradale**

Prot. n. 300/A/3530/18/113/2

Roma, 30 aprile 2018

OGGETTO: Riposo settimanale regolare a bordo del veicolo. Sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea nella causa C-102/16 Vaditrans BVBA / Belgische Staat.

Il 20 dicembre 2017 (1), la Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha emanato la sentenza - per pronto riferimento qui allegata - relativa alla causa in oggetto, originata da un ricorso che un'impresa di trasporto belga ha proposto innanzi al Consiglio di Stato di quel Paese, per l'annullamento del regio decreto belga, in forza del quale può essere inflitta un'ammenda di importo pari a 1.800 euro qualora il conducente di un camion effettui il periodo di riposo settimanale regolare a bordo del proprio veicolo.

La Corte di Giustizia si è pronunciata su istanza del Consiglio di Stato belga che ha chiesto di chiarire le disposizioni del regolamento n. 561 del 2006 (2) con particolare riferimento alla sussistenza di un divieto implicito di effettuare il periodo di riposo settimanale regolare a bordo del veicolo.

Dopo aver chiarito che ogni volta che il regolamento fa riferimento congiuntamente alle nozioni di "periodo di riposo settimanale regolare" e di "periodo di riposo settimanale ridotto", esso utilizza l'espressione generale "periodo di riposo settimanale", la Corte ha stabilito che, considerato che nel paragrafo 8 dell'art. 8 del regolamento utilizza l'espressione "periodo di riposo settimanale ridotto", il legislatore dell'Unione ha avuto l'intenzione di consentire al conducente di effettuare i periodi di riposo settimanali ridotti a bordo del veicolo e di vietargli, invece, di fare lo stesso per i periodi di riposo settimanali regolari.

Secondo la Corte, ritenuto che il legislatore ha voluto che i conducenti abbiano la possibilità di effettuare i periodi di riposo settimanali regolari in un luogo che fornisca condizioni di alloggio idonee e adeguate, e considerato che la cabina di un camion non sembra costituire un luogo di riposo idoneo a periodi di riposo più lunghi, ritenere che i periodi di riposo settimanali regolari possano essere effettuati a bordo del veicolo implicherebbe che un conducente possa effettuare la totalità dei propri periodi di riposo nella cabina del veicolo, contrastando manifestamente con l'obiettivo del miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti perseguito dal regolamento.

La conclusione è, pertanto, nel senso che l'art. 8, paragrafo 8 del regolamento 561/2006 (2) contiene manifestamente il divieto, per i conducenti, di effettuare il periodo di riposo settimanale regolare a bordo di un veicolo.

Tanto premesso, rilevata la mancanza nel nostro ordinamento di una specifica sanzione per tale violazione, si ritiene, d'intesa anche con la Direzione Generale per il trasporto Stradale e l'Intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentita in merito, che il riposo settimanale regolare a bordo del veicolo possa essere considerato come non goduto, in quanto effettuato in condizioni non idonee secondo la normativa vigente. Conseguentemente, nel caso in cui tale situazione dovesse essere accertata a seguito di un controllo su strada, potrà essere contestata la violazione prevista dall'art. 174 (3), comma 7, CdS, nell'ipotesi più grave indicata nel terzo periodo (mancato rispetto dei limiti prescritti per oltre il 20 per cento).

Naturalmente, potendo la violazione essere accertata esclusivamente nel momento in cui viene commessa, ad essa consegue il ritiro dei documenti di guida con intimazione a non riprendere il viaggio fino al completamento del prescritto riposo nella modalità corretta.

IL DIRETTORE CENTRALE
Sgalla

(1) Vedasi "banca dati ITER" pag. 093853.

(2) Vedasi "banca dati ITER" pag. 060910 o "l'autotrasporto di merci" pag. 2006.03/01 o "codice della strada" pag. 2006.03/13.

(3) Vedasi "codice della strada" pag. CDS.174/1 o "l'autotrasporto di merci" pag. 1992.04/08.

sintesi Poiché il riposo settimanale regolare non è consentito a bordo del veicolo (sentenza Corte di giustizia UE 20.12.2017 n. C-102/16) e poiché nell'ordinamento nazionale manca una specifica sanzione per tale violazione, il M. int., d'intesa con il MIT, ha ritenuto che il riposo settimanale regolare a bordo del veicolo possa essere considerato come non goduto e pertanto potrà essere contestata la violazione di cui all'art. 174, C. 7, CDS, nell'ipotesi più grave indicata nel terzo periodo (mancato rispetto dei limiti prescritti per oltre il 20 per cento). Potendo la violazione essere accertata esclusivamente nel momento in cui viene commessa, ad essa consegue il ritiro dei documenti di guida con intimazione a non riprendere il viaggio fino al completamento del prescritto riposo nella modalità corretta.



Deutschland: Ausweichstreckenkarte 2018 ab sofort erhältlich!

Auch heuer wird in Deutschland an allen Samstagen im Juli und August von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr ein Ferienfahrverbot für Lkw gelten.

Die AISÖ bietet Ihnen auch heuer die „Ausweichstreckenkarte“ für alle Autobahnen und Bundesstraßen, die vom Lkw-Ferienfahrverbot betroffen sind, an. Sie wird vom deutschen BGL zusammen mit den deutschen Verkehrsbehörden abgestimmt und zeigt ein geeignetes Ausweichstreckennetz an.

Die wichtigsten Informationen der Karte sind ins Englische, Französische, Polnische, Tschechische und Russische übersetzt.

Der Preis beläuft sich auf 5 Euro/Stück (netto + Versand) bzw. für AISÖ-Mitglieder: 4,50 Euro/Stück (netto + Versand).

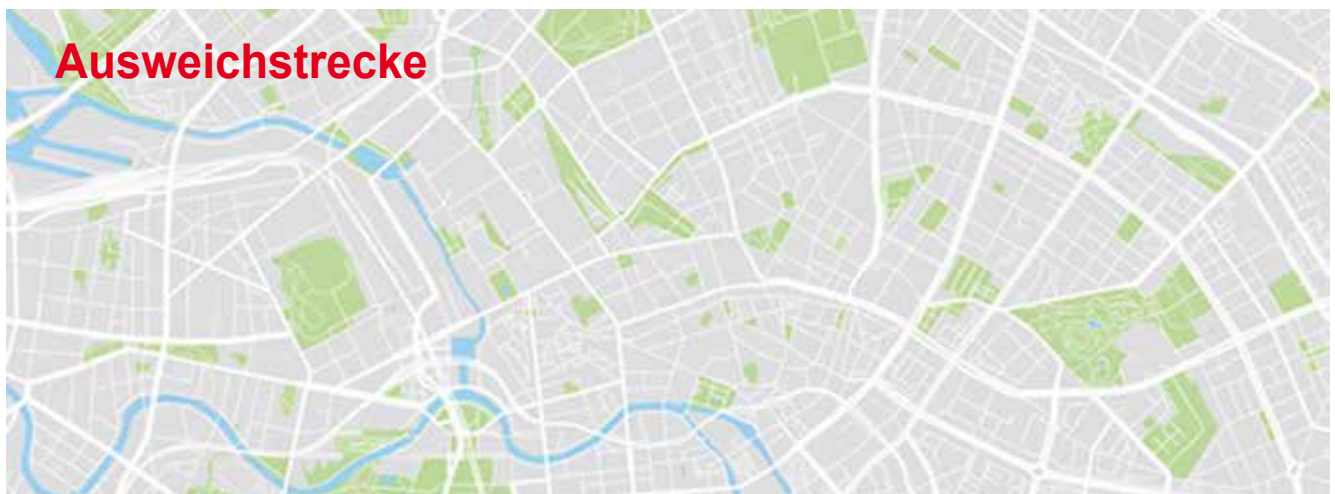
Ihre Bestellungen (bitte die genaue Stückzahl bekanntgeben) werden hierzu unter office@aisoe.at gerne entgegengenommen.

Das Verbot gilt nicht für

- kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße vom Versender bis zum nächstgelegenen Verladebahnhof oder vom nächstgelegenen Entladebahnhof bis zum Empfänger,
- kombinierten Güterverkehr Hafen-Straße zwischen Belade- oder Entladestelle und einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometern gelegenen Hafen (An- oder Abfuhr).
- **Beförderungen von**
 - ★ frischer Milch und frischen Milcherzeugnissen,
 - ★ frischem Fleisch und frischen Fleischerzeugnissen,
 - ★ frischen und lebenden Fischen sowie frischen Fischerzeugnissen,
 - ★ leicht verderblichem Obst und Gemüse,
- die Beförderung von Material der Kategorie 1 nach Artikel 8 und Material der Kategorie 2 nach Artikel 9 Buchstabe f Ziffer i der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 mit Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1774/2002 (Verordnung über tierische Nebenprodukte) (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 1 L 348 vom 4.12.2014, S. 31),
- den dringlichen Einsatz von Bergungs-, Abschlepp- und Pannenhilfsfahrzeugen,
- den Transport von lebenden Bienen,
- Leerfahrten, die in Zusammenhang mit Fahrten nach den Nummern 3 bis 6 stehen.

Für alle geladenen Güter sind die vorgeschriebenen Fracht- oder Begleitpapiere mitzuführen und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

Weitere Informationen finden Sie hier: <https://tinyurl.com/y8zwsxsy>





Deutschland: Lkw-Maut wird ab 1. Juli 2018 auf alle Bundesstraßen ausgeweitet

Die Höhe der Mauttarife per 1. Juli 2018 ändert sich nicht. Eine Mauterhöhung ist erst mit 1. September 2019 in Deutschland in Aussicht gestellt.

Mit der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab 1. Juli 2018 muss Schätzungen zufolge für rund 140.000 zusätzliche in- und ausländische Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht aus rund 30.000 Unternehmen Maut entrichtet werden. Das betrifft nicht nur Unternehmen der Transport- und Logistikbranche, sondern auch viele andere Branchen, die regional unterwegs sind. Außerdem wird das gebührenpflichtige Streckennetz zukünftig rund 52.000 Kilometer Autobahnen und Bundesstraßen umfassen. Unternehmen und Betriebe sollten sich deshalb frühzeitig informieren, ob ihre Fahrzeuge oder auch Fahrzeuge mit Anhänger ab Mitte des Jahres der Mautpflicht unterliegen.

Maut bezahlen über die On-Board-Unit

Dabei gilt: Wer mit seinen Fahrzeugen viel unterwegs ist, kann die Maut am einfachsten und komfortabelsten über die On-Board-Unit (OBU) entrichten. Die OBU, auch Fahrzeug-

gerät genannt, wird fest in den Lkw verbaut. Bei jedem Starten des Fahrzeugs schaltet sich die OBU automatisch an und sendet in regelmäßigen Abständen zeitversetzt Fahrtdaten und die für die Mautberechnung notwendigen Fahrzeugmerkmale an das Toll-Collect-Rechenzentrum. Dort wird die Gebühr zentral berechnet. Die Unternehmen erhalten monatlich eine Mautaufstellung.

Um eine OBU einbauen zu lassen, registriert sich das Unternehmen zunächst bei Toll Collect. Das geht sehr schnell über das Toll-Collect-Kunden-Portal. Einmal angemeldet, kann das Unternehmen seine Fahrzeuge selber an- und abmelden, die Adresse oder die Daten für die Ansprechpartner ändern oder eine neue Zahlungsweise beantragen. Alle bei Toll Collect registrierten Unternehmen können die Mautaufstellungen aus dem Kunden-Portal herunterladen und noch nicht abgerechnete Fahrten einsehen. Die Zugangsdaten für das Kunden-Portal erhalten Neukunden direkt bei der Online-Anmeldung. Nachdem Unternehmen und Fahr-

zeuge registriert sind, kann der Servicepartner die OBU einbauen. Servicepartner sind zertifizierte Werkstätten, die über die Toll-Collect-Homepage zu finden sind. Die OBU wird den Unternehmen von Toll Collect kostenlos zur Verfügung gestellt. Die Kosten für den Einbau muss das Unternehmen selbst tragen.

Alternativ: einbuchen über die App

Unternehmen, die nur selten mit mautpflichtigen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen unterwegs sind, können die Maut über das manuelle Einbuchungsverfahren bezahlen. Hier bietet sich neben der Buchung über Terminal oder stationären PC insbesondere die Toll-Collect-App an. Damit ist das Einbuchen über mobile Endgeräte schnell und einfach möglich. Die App ist für Android, iOS und Windows Phone verfügbar und kann kostenlos in den jeweiligen Stores heruntergeladen werden. Die Einbuchung ist in Deutsch, Englisch, Französisch und Polnisch möglich.



Dänemark: Höchstparkdauer auf dänischen Autobahnparkplätzen

Um das längerfristige Parken von Lkw auf den dänischen Autobahnen zu verhindern, hat die dänische Regierung beschlossen, eine maximale Parkdauer von 25 Stunden für Lkw auf den nationalen Raststätten entlang der Autobahnen einzuführen. Die Beschränkung betrifft alle 90 vorhandenen Autobahnrastplätze mit

entsprechenden Parkmöglichkeiten und soll zum 1. Juli 2018 in Kraft treten.

Für Lkw, die länger als 25 Stunden auf diesen Parkplätzen verweilen, fallen dann höhere Parkgebühren an. Darüber hinaus werden die Bußgelder für die an den Parkplatzzufahrten und -ausfahrten illegal parkenden Fahrzeuge drastisch erhöht. Die Festlegung der neuen Parkgebühren und

Bußgelder erfolgt durch eine Gesetzesergänzung, die Anfang 2019 in Kraft treten soll. Die generelle Parkgebühr bei Überschreitung der maximalen Parkdauer soll nahezu vervierfacht werden von aktuell 510 DKK (ca. 68,45 Euro) auf 2.000 DKK (ca. 268,40 Euro), das Bußgeld für illegales Parken soll von 1.000 DKK (ca. 134,20 Euro) auf 3.000 DKK (ca. 402,60 Euro) verdreifacht werden.



Ungarn: Dynamische Verwiegesysteme wurden zum 1. Juni 2018 aktiviert

In Ungarn wurden bis Ende 2017 dynamische Verwiegesysteme installiert. Damit können überladene Fahrzeuge während der Fahrt festgestellt und ab sofort mit einem Bußgeld belangt werden. So sind an 89 Messpunkten auf ungarischem Territorium in die Infrastruktur eingelassene Waagen vorhanden, um die Achslasten und Gesamtgewichte der Fahrzeuge während der Fahrt kontrollieren zu können.

Nach einer Übergangsfrist, in der das System getestet wurde es nun zum

1. Juni 2018 aktiviert. Ab sofort können überladene Fahrzeuge mit Bußgeldern belegt werden.

Im Zusammenhang mit dem elektronischen Mautkontrollsystem werden die Fahrzeugkennzeichen erfasst und die Messergebnisse der Verwiegungen zentral übermittelt. Überladene Fahrzeuge werden entweder im Rahmen von Vorabkontrollen oder Vorortkontrollen angehalten oder im fließenden Verkehr kontrolliert. Falls Übertretungen im fließenden Ver-

kehr festgestellt werden, erhält der Fahrzeughalter im Anschluss per Post einen Bußgeldbescheid.

Das ungarische Ministerium für Innovation und Technologie hat über das neue dynamische Verwiegesystem die Broschüre „Kleiner TSM-Ratgeber“ in verschiedenen Sprachen veröffentlicht.

Angaben über die Höhe der Bußgelder bei Gewichtsüberschreitungen in Ungarn sind derzeit noch nicht bekannt.



EU-weit: Vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen an den Binnengrenzen

Veröffentlichung im BGBl 98/Teil II vom 9. Mai 2018

Eine Verordnung des Bundesministers für Inneres über die vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen an den Binnengrenzen weiter finden Sie nebenstehend.

Aufgrund des § 10 Abs. 2 des Grenzkontrollgesetzes (GrekoG) wird verordnet, dass zur Gewährleistung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit in der Zeit vom 11. Mai 2018, 00.00 Uhr, bis 11. November 2018, 24.00 Uhr, die Binnengrenzen zur Republik Slowenien und zu Ungarn im Verkehr zu Lande nur an Grenzübergangsstellen überschritten werden dürfen.

BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2018	Ausgegeben am 9. Mai 2018	Teil II
98. Verordnung:	Vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen an den Binnengrenzen	

98. Verordnung des Bundesministers für Inneres über die vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen an den Binnengrenzen

Auf Grund des § 10 Abs. 2 des Grenzkontrollgesetzes (GrekoG), BGBl. Nr. 435/1996, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 145/2017, wird verordnet:

§ 1. Zur Gewährleistung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit dürfen in der Zeit vom 11. Mai 2018, 00.00 Uhr, bis 11. November 2018, 24.00 Uhr, die Binnengrenzen zur Republik Slowenien und zu Ungarn im Verkehr zu Lande nur an Grenzübergangsstellen überschritten werden.

§ 2. Diese Verordnung tritt mit Ablauf des 11. November 2018 außer Kraft.

Kickl



Volksrepublik China: Carnet-TIR-Transporte seit dem 18. Mai 2018 möglich

Seit dem 18. Mai 2018 hat der chinesische Verband „China Road Transport Association“ (CRTA) seine Arbeit als bürgender und ausgebender Verband im TIR-Verfahren aufgenommen.

Nach Mitteilung der International Road Transport Union (IRU) hat der chinesische Verband „China Road Transport Association“ (CRTA) am 18. Mai 2018 seine Arbeit als bürgender und ausgebender Verband im TIR-Verfahren aufgenommen. Die

Volksrepublik China ist bereits seit dem 5. Januar 2017 Vertragspartei des TIR-Übereinkommens. Mit der offiziellen Etablierung von CRTA als TIR-Verband wird das Verfahren dort jetzt auch praktisch anwendbar.

Seit dem 18. Mai 2018 ist die Durchführung von TIR-Transporten auf dem Territorium der Volksrepublik China möglich. Die TIR-Versicherer übernehmen seit diesem Zeitpunkt die Deckung für die Nutzung von Carnets TIR aus allen aktiven TIR-

Teilnehmerstaaten auf chinesischem Territorium.

Zugleich kann CRTA die Ausgabe von Carnets TIR an chinesische Transportunternehmer aufnehmen. Diese Hefte haben dann ebenfalls Gültigkeit und Versicherungsdeckung in allen TIR-Teilnehmerstaaten.

Untenstehend finden Sie eine Übersicht aller chinesischen Zollstellen, die berechtigt sind Carnets TIR abzufertigen.

Liste der Zollstellen mit Berechtigung zur Abfertigung von Carnets TIR in der Volksrepublik China inkl. Öffnungszeiten

Stand 18.05.2018

Nr.	Name der Zollstelle	Provinz	Öffnungszeiten	Art der Zollstelle	Region / Land	Zollcode
1	Horgos	Autonome Region Xinjiang Uygur	10:30 – 22:30 Uhr ganzjährig geöffnet (außer an offiziellen Feiertagen in China und Kasachstan)	Grenzzollstelle (Eingangs-, Ausgangs-, Abgangs-, Bestimmungszollstelle)	Kasachstan	9402
2	Irkeshtam	Autonome Region Xinjiang Uygur	10:00 – 20:00 Uhr ganzjährig geöffnet (außer an offiziellen Feiertagen in China und Kirgistan)	Grenzzollstelle (Eingangs-, Ausgangs-, Abgangs-, Bestimmungszollstelle)	Kirgistan	9415
3	Erenhot Road	Autonome Region Innere Mongolei	08:00 – 18:00 Uhr ganzjährig geöffnet (außer an offiziellen Feiertagen in China und der Mongolei)	Grenzzollstelle (Eingangs-, Ausgangs-, Abgangs-, Bestimmungszollstelle)	Mongolei	0705
4	Manzhouli Shibali	Autonome Region Innere Mongolei	09:00 – 17:30 Uhr ganzjährig geöffnet (außer an offiziellen Feiertagen in China und Russland)	Grenzzollstelle (Eingangs-, Ausgangs-, Abgangs-, Bestimmungszollstelle)	Russland	0603
5	Suifenhe Road	Provinz Heilongjiang	07:40 – 16:00 Uhr ganzjährig geöffnet (außer an offiziellen Feiertagen in China und Russland)	Grenzzollstelle (Eingangs-, Ausgangs-, Abgangs-, Bestimmungszollstelle)	Russland	1925
6	Dalian Port	Provinz Liaoning	08:30 – 11:30 Uhr; 13:00 – 16:30 Uhr Montag bis Samstag (außer an gesetzlichen Feiertagen in China)	Binnenzollstelle (Abgangs-, Bestimmungszollstelle)	-	0901



Indexierung der Mauttarife in Flandern und Brüssel

Mit 1. Juli 2018 werden die Mauttarife in Flandern und Brüssel indexiert, ab 1. Jänner 2019 geschieht dies auch in Wallonien.

Die Tarife können unter diesem Link abgerufen werden: <https://tinyurl.com/ya7mv5sc>
Weitere Informationen unter: <https://tinyurl.com/ycupla5c>



Russland: Verordnung für Güterverkehrsgenehmigungen

Die Übersetzung der russischen Botschaft in Österreich über die Vorschriften für das Ausfüllen von russischen Genehmigungen und speziellen Einzelgenehmigungen für den internationalen Straßengüterverkehr vom oder zum Hoheitsgebiet des Drittstaates.

1. Ein ausländisches Transportunternehmen, das im internationalen Straßengüterverkehr tätig ist, ist dafür verantwortlich, dass die folgenden Dokumente der russischen Genehmigungspapiere ausgefüllt werden, bevor das Fahrzeug des Transporteurs das Hoheitsgebiet der Russischen Föderation passiert:

a. Name des ausländischen Frachtführers und dessen Anschrift mit Angabe des Ortes, der Straße, des Gebäudes - Punkt 4 des russischen Genehmigungsdokuments (Anhänge Nr. 4-6);

b. Fahrzeug-Kennzeichen - Nummer 5 des russischen Genehmigungsdokuments für eine Einzelgenehmigung (Anlagen Nr. 4,5 hier) (im Folgenden als eine Einzelgenehmigung bezeichnet), Nummer 7 des russischen Genehmigungsdokuments für Mehrfachgenehmigungen (Anlage Nr. 6 hier) (nachstehend als Mehrfachgenehmigung bezeichnet);

c. Ort, Ausstellungsdatum, Unterschrift und Stempel des ausstellenden Staates, der die Genehmigung erteilt hat - Punkt 8 der Einzelgenehmigung bzw. der Mehrfachgenehmigung;

d. Datum und Ort der Einreise in das Hoheitsgebiet der Russischen Föderation - Feld 9 der Einzelgenehmigung. Bei Reisen durch das Gebiet der Russischen Föderation sind die Angaben für die erste Einreise in das Hoheitsgebiet der Russischen Föderation anzugeben;

e. Wenn ein Fahrzeug mit Ladung durch das Gebiet der Russischen Föderation fährt: Bezeichnung der beförderten Fracht - Feld 10 der Einzelgenehmigung; Gewicht der transportierten Fracht - Punkt 11 Staat und/oder Beladestelle- Punkt 12; Staat und/oder Entladestelle - Punkt 13 der Einzelgenehmigung¹; Bei der Beförderung von Waren von mehreren Verladern müssen in den Punkten 10, 12, 13 des Einzelgenehmigungsdokuments die Daten für die Sendung angegeben werden, die zuerst versandt wurde. Das Gewicht jeder beförderten Sendung ist in Feld 11 der Einzelgenehmigung anzugeben;

f. Wenn ein unbeladenes Fahrzeug das Hoheitsgebiet der Russischen Föderation passiert: Name des Reiseantrittslandes - Punkt 12 des Einzelgenehmigungsdokuments Name des Reiseziellandes - Punkt 13 des Einzelgenehmigungsdokuments;

2. Busse (nicht übersetzt)

3. Das ausländische Transportunternehmen muss in folgenden Fällen bei Beginn des Fahrzeugversands eine klarstellende Information über den Staat und/oder die Beladestelle und über den Staat und/oder die Entladestelle in den Punkten 12, 13 der Einzelgenehmigung geben:

a. Einreise eines unbeladenen Fahrzeugs in das Hoheitsgebiet der Russischen Föderation, das zuvor einen Transitverkehr durch das Gebiet der Russischen Föderation gemäß der russischen Einzelgenehmigung durchgeführt hatte, für den Versand auf dem Hoheitsgebiet der Russischen Föderation und für den anschließenden beidseitigen Transport gemäß der gleichen Einzelgenehmigung, wenn es durch die Art der Genehmigung erlaubt ist;

b. Vorbeifahrt eines unbeladenen Fahrzeugs, das zuvor im Hoheitsgebiet der Russischen Föderation entladen wurde an den Versandort.

4. Das ausländische Transportunternehmen füllt die Punkte der russischen Einzelgenehmigung für den internationalen Straßengüterverkehr aus dem oder in das Gebiet des Drittstaates in Übereinstimmung mit der Art des internationalen Güterkraftverkehrs und den Bedingungen seiner Verwendung gemäß Abschnitt 3, Artikel 2 des Bundesgesetzes Nr. 127-FL "über die Kontrolle des Staates über den internationalen Straßengüterverkehr und betreffend die Haftung für Verletzung der Verfahren für eine solche Beförderung" dd. 24. Juli 1998 aus.

5. Falls der Internationale Straßentransport gemäß einer Einzelgenehmigung im Hoheitsgebiet der Russischen Föderation beginnt, ist der ausländische Beförderer bei Beginn der Fahrzeugbeförderung für das Ausfüllen der Genehmigung verantwortlich.

Gleichzeitig werden das Datum und der Ort des Eintritts in das Hoheitsgebiet der Russischen Föderation vor Beginn des Transports gemäß der Einzelgenehmigung in Punkt 9 des Dokuments der Einzelgenehmigung angegeben.

6. Im Falle des unvollständigen oder falschen Ausfüllens der Punkte des russischen Genehmigungsdokuments, oder wenn es keine Meldungen über den Eintritt des Fahrzeugs in das Hoheitsgebiet der Russischen Föderation oder über seine Ausreise vom russischen Hoheitsgebiet gibt, wird die Erlaubnis als ungültig erachtet.

Korrekturen von Informationen in den Dokumenten der Einzel- und Mehrfachgenehmigung, die vom Beförderer (Name und Adresse des Beförderers) eingegeben werden, sind zulässig, wenn sie von der ausländischen staatlich autorisierten Stelle bestätigt wurden, die diese Genehmigungen für den Beförderer ausgestellt hat, vorausgesetzt, dass solche Korrekturen mit der zuständigen Behörde des betreffenden ausländischen Staates, die für den Transport verantwortlich ist, im Rahmen der Verhandlungen über Angelegenheiten des internationalen Straßenverkehrs und in den Verhandlungsprotokollen enthalten sind, vereinbart wurden.

Die Information bezüglich des Fahrzeugkennzeichens kann durch den Beförderer oder durch den Fahrzeugführer geändert werden und durch den Stempel des Transportunternehmers (falls verfügbar) bescheinigt werden, bei Austausch des Fahrzeugs, das außer Betrieb ist, muss dies durch die technische Fahrzeugdokumentation die von den Agenturen ausgestellt wurde, die die Wartung des Fahrzeugs durchführen, bestätigt werden.

Für den Fall, dass die oben genannten Dokumente von den zuständigen Behörden oder Agenturen ausgestellt werden, die die Wartung ausländischer Fahrzeuge durchführen, wird ihre Übersetzung ins Russische nach dem in der Gesetzgebung der Russischen Föderation festgelegten Verfahren beglaubigt.

Andere Korrekturen am Genehmigungsdokument sind nicht zulässig.

Transportunternehmer der Mitgliedsländer der Eurasischen Wirtschaftsunion dürfen eine Genehmigung ohne Einreisetempel des Fahrzeugs in das Hoheitsgebiet der Russischen Föderation verwenden, vorausgesetzt der Transport bei Beförderung von Waren in Drittstaaten beginnt auf dem Gebiet der Russischen Föderation.

7. Für den Fall, dass die Bestimmungen des Verfahrens für die Transport(Fahrzeug)- Überwachung an der Außengrenze der Eurasischen Wirtschaftsunion in Bezug auf den internationalen Straßengüterverkehr angewendet werden (Anlage Nr. 1 zum Protokoll der koordinierten (harmonisierten) Verkehrspolitik / Anhang Nr. 24 zum Vertrag über die eurasische Wirtschaftsunion)², ist der ausländische Beförderer vor Eintritt des Fahrzeugs in das Hoheitsgebiet der Russischen Föderation für das Ausfüllen der Einzel- und Mehrfachgenehmigung verantwortlich.



Gruppe Naturfreunde

Begeisternd – die 28. Tour de Mur

Sie war auch heuer, wie schon so oft zuvor, das Radhighlight des Jahres – die Tour de Mur.

Über 1.400 Radler und Radlerinnen aus ganz Österreich sowie aus insgesamt sechs Nationen nahmen bereits am ersten Tourtag – er führte von St. Michael in Lungau bis in die Arena Fohnsdorf zum Gigasport – teil und machten den Auftakt zum gelungenen Radfest. Mit dabei, Radlegende Rudi Mitteregger, der sich den Tourauftakt nicht entgehen ließ und begeistert war. Am zweiten Tag – die Tour führte von Fohnsdorf nach Graz (Gigasport) – waren über 1.100 Radler dabei und am dritten Tag – von Graz zur Parkterme Bad Radkersburg – radelten über 1.300 Radfans, darunter auch Landesrat Lang, mit zum Abschlussfest.



Gruppe Steireralm von der Reiteralm

Das Schöne an der Tour de Mur ist, dass Spaß und Freude am Radfahren im Vordergrund stehen. Ob jung oder alt, dieser Radumzug passt für jeden. Neben der Freude am Radfahren ist auch das gemeinsame Feiern an den Etappenorten ein besonderes Erlebnis. Tourorganisator Johann Nager freut sich über die große Begeisterung und kann auf eine überaus gelungene Veranstaltung mit toller Stimmung an allen Tourorten zurückblicken. Vor allem dankt er den Sponsoren, Mitarbeitern sowie den tollen Teilnehmern für ihre jährliche Treue und ihr Mitwirken.



Das Service-Team stand helfend bereit



V.l.n.r.: K&Ö-Vorstand Andreas Zienschitz, Johann Nager, Reinhard Hartner



Ausgelassene Stimmung herrschte zum Tourabschluss beim Pannonischen Altstadtfest im Zentrum von Bad Radkersburg.



Landesrat Lang war am 3. Tourtag mit dabei und begeistert über die tolle Organisation

Eine Marke, zwei starke Linien: GEDORE begrüßt die neue Produktlinie GEDORE red



GEDORE sieht sich – bereits seit April 2018 – einer spannenden Entwicklung entgegen: Das Unternehmen verabschiedet sich von der Marke **carolus** und begrüßt einhergehend die **neue Produktlinie GEDORE red**.

Damit gibt es zukünftig zwei Produktlinien unter dem Markennamen **GEDORE**. Die in der bekannten, (Unternehmens-) blauen Farbe geführte Premium-Produktlinie mit umfassendem Sortiment im High-End-Bereich und der zweiten Produktlinie, die sich fortan in einer neuen roten Kommunikationswelt präsentieren wird.

Die **GEDORE Gruppe** harmonisiert damit ihre Markenwelt: ein wichtiger Schritt um Kundenerfahrungen zu verbessern

und die Zusammenarbeit mit den globalen Partnern weiter zu stärken. Der internationale Zusammenschluss verschiedener **GEDORE**-Marken verfolgt die klare Zielsetzung einer einheitlich geführten Weltmarke und den daraus resultierenden Vorteilen die bis zum Endkunden reichen. Damit wird auch die unternehmenseigene Vision einer weltweiten Markenbekanntheit unterstrichen, die zum Ziel hat, dass **GEDORE** als erster und wichtigster Name fällt, wenn es um qualitativ hochwertige, intelligent gemachte und die Sicherheit unterstützende Werkzeuge geht. Mit der konsequenten Markenstrategie schafft das Unternehmen globale Klarheit am stetig wachsenden Weltmarkt und reagiert auf aktuelle Kundenbedürfnisse und die steigende Nachfrage.

Das umfangreiche **GEDORE red Sortiment** wurde explizit auf die Bedürfnisse der Kunden abgestimmt und bewegt sich im mittleren Preissegment. **GEDORE red** präsentiert dieses Jahr Neuheiten, wie Hämmer mit Fiberglasstielen oder Stillson Rohrzangen, die seit April im Handel erscheinen. **GEDORE red** und **carolus** werden noch einige Zeit lang nebeneinander in den Regalen stehen, bis **carolus** ausgelaufen ist.

Über **GEDORE red**:

Funktionale Werkzeuge durch die Konzentration auf das Wesentliche und durch innovative Ideen – dafür steht **GEDORE red**. Die Produktlinie aus dem Hause der GEDORE Gruppe weiß, was anspruchsvolle Handwerker und Heimwerker brauchen. **GEDORE red** verbindet dazu hohe Produktqualität mit einem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis.

Das umfangreiche Produktportfolio von **GEDORE red** umfasst über 1.000 Artikel, die in mehr als 48 Ländern rund um den Globus vertrieben werden. Neben Betätigungswerkzeugen, Werkstatteinrichtungen, Schrauben- und Drehmomentschlüsseln enthält das Sortiment unter anderem auch Kraftschraubereinsätze, Schraubendreher und Zangen.



Ein Wagen für alle Fälle: Der carolus MECHANIC PLUS

Für knapp 550,- Euro gibt es ab sofort den carolus Mechanic Plus-Werkstattwagen mit extra viel Stauraum.

Die sechs Schubladen haben jeweils eine Tragfähigkeit von 25 kg. Komplette kann der Werkstattwagen mit bis zu 210 kg belastet werden. Eine 30 mm starke Holzplatte dient als Ablage- und Arbeitsfläche oder aber auch zur Aufnahme eines Schraubstockes.

Damit beim Hin- und Herfahren nichts verrutscht sind alle Schubladen mit Anti-Rutsch-Matten versehen. Der Teleskopauszug ermöglicht auch den Blick in die hinterste Ecke der Lade. Zur sicheren Aufbewahrung können alle Schubladen verriegelt werden. Der zusätzliche Stauraum mit verstellbarem Fachboden bietet ausreichend Platz für größere Werkzeuge. Durch die Vierkantlochung an den Seitenwänden lässt sich der Platz für Zubehör beliebig erweitern.

Übrigens: Bei Bedarf gibt es den carolus Mechanic Plus inklusive eines 130-teiligen Werkzeugsatzes.

Weitere Infos erhalten Sie bei GEDORE AUSTRIA oder unter www.carolus.de

GEDORE AUSTRIA GmbH | Gedore Str. 1 | 8190 Birkfeld | Tel. +43 3174 / 3636 0

carolus
by GEDORE

Erlass betreffend die 34. KFG-Novelle

Auslegung des § 44a KFG, Gefahr im Verzug

1. Allgemeines

An das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) wurden Auslegungsfragen betreffend den mit der 34. KFG (Kraftfahrgesetz)-Novelle eingefügten § 44a KFG herangetragen. Dazu darf zur Klarstellung Folgendes mitgeteilt werden:

2. § 44a KFG

§ 44a KFG lautet:

„Aussetzung der Zulassung § 44a. (1) Erhält die Behörde eine Verständigung gemäß § 57c Abs. 4c, dass bei einem Fahrzeug im Zuge der wiederkehrenden Begutachtung Mängel mit Gefahr im Verzug festgestellt worden sind, so kann sie unbeschadet des § 44 Abs. 1 lit. a die Zulassung vorübergehend aussetzen und den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abnehmen.

(2) Sobald die Mängel behoben worden sind und ein positives Gutachten vorgelegt wird, ist diese vorläufige Aussetzung der Zulassung unverzüglich zu beenden und der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln sind wieder auszufolgen.“

Die Erläuterungen zur 34. KFG-Novelle führen aus:

„Hier wird die Regelung des Artikels 3a der Richtlinie 1999/37/EG in der Fassung der Richtlinie 2014/46/EU umgesetzt.

Wenn die Behörde eine Verständigung gemäß § 57c Abs. 4c erhält, dass bei einem Fahrzeug im Zuge

der wiederkehrenden Begutachtung Mängel mit Gefahr im Verzug festgestellt worden sind, so kann sie die Zulassung vorübergehend aussetzen und den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abnehmen bzw. durch die Organe der Bundespolizei abnehmen lassen. In der Regel wird es kaum zu derartigen Veranlassungen kommen, da normalerweise sehr rasch diese Mängel behoben werden und ein positives Gutachten erstellt werden kann.“

Bei dieser neuen „Aussetzung der Zulassung“ gemäß § 44a KFG handelt es sich somit um die Umsetzung einer EU-Vorgabe (Artikels 3a der Richtlinie 1999/37/EG in der Fassung der Richtlinie 2014/46/EU iVm Artikel 9 Abs. 3 der Richtlinie 2014/45/EU).

3. Verhältnis § 44a KFG zu § 57 Abs. 8 KFG

Wird die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährdet, so sind gemäß § 57 Abs. 8 KFG bei Gefahr im Verzug der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abzunehmen. In die Genehmigungsdatenbank ist eine Zulassungssperre für das Fahrzeug einzutragen.

Erhält die Behörde nun die Meldung einer Begutachtungsstelle, dass ein Mangel mit Gefahr im Verzug festgestellt wurde, so wäre von der Behörde nachzuforschen, ob dieser Mangel behoben wurde oder nicht. Wurde er nicht behoben, so sind bei Gefahr im Verzug, wenn die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung

gefährdet wird, der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abzunehmen.

In der Regel wird sich das Fahrzeug allerdings noch in derselben Werkstatt befinden, die das negative Gutachten ausgestellt hat. Dort wird das Fahrzeug wohl häufig auch repariert werden. Wenn dies so ist oder wenn glaubhaft gemacht wird, dass das Fahrzeug nicht verwendet wird, dann besteht keine Gefahr für die Verkehrssicherheit und wäre demnach ein Vorgehen im Sinn des § 57 Abs. 8 KFG nicht gerechtfertigt.

Da es somit auch Fälle gibt, in denen trotz Gefahr im Verzug die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist (das Fahrzeug bleibt ja in der Werkstätte bzw. wird glaubhaft gemacht, dass es nicht verwendet wird), wurde § 44a Abs. 1 KFG als Kann-Bestimmung formuliert.

Wie lange die Behörde zuwarten kann bzw. soll, liegt an sich im Ermessen der Behörde. Die Behörde sollte sich vor Setzung von weiteren Schritten vorerst informieren, ob nicht schon ein positives Gutachten für dieses Fahrzeug vorliegt. Das kann durch Einsichtnahme in die Zentrale Begutachtungsplakettendatenbank (ZBD) erfolgen. Diesem Erlass wird eine Anleitung der ZBD zur Gutachteneinsicht für Behörden beigelegt. Auch per Fax oder E-Mail an die Behörde übermittelte Kopien von aktuellen positiven Gutachten wären zu akzeptieren.

Liegt noch kein positives Gutachten vor, so wird es für sinnvoll erachtet, wenn die Behörde als nächsten Schritt ein entsprechendes Schreiben

an den Zulassungsbesitzer richtet, ihn auf die Rechtslage und die Konsequenzen aufmerksam macht und ihm Gelegenheit gibt, binnen einer relativ knappen Frist von einigen Tagen ein positives Gutachten vorzulegen. Erst bei Verstreichen der Frist sollte es zu einer Aussetzung der Zulassung kommen.

4. Vorgehen bei Wechselkennzeichen

Da die Mängel nur bei einem konkreten Fahrzeug vorliegen, sollte die Maßnahme der Aussetzung der Zulassung auch nur dieses Fahrzeug betreffen. Das andere auf Wechselkennzeichen zugelassene Fahrzeug könnte weiter verwendet werden.

Müssen jedoch der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln abgenommen werden, so wirkt sich das auch auf das andere Fahrzeug aus, das dann ebenfalls nicht verwendet werden kann.

Anleitung Gutachten einsehen für Behörden:

- 1.) Voraussetzung dafür ist, dass die jeweilige Person vom Administrator des Portalverbundes die Rolle **BEHÖRDE** zugeteilt bekommt.
ACHTUNG: Sollte diese Person bereits die Rolle PAS besitzen, wird die Rolle **BEHÖRDE** ergänzt. Beim Einloggen muss dann die jeweilige Rolle gewählt werden.
- 2.) Im PV als Behörde anmelden

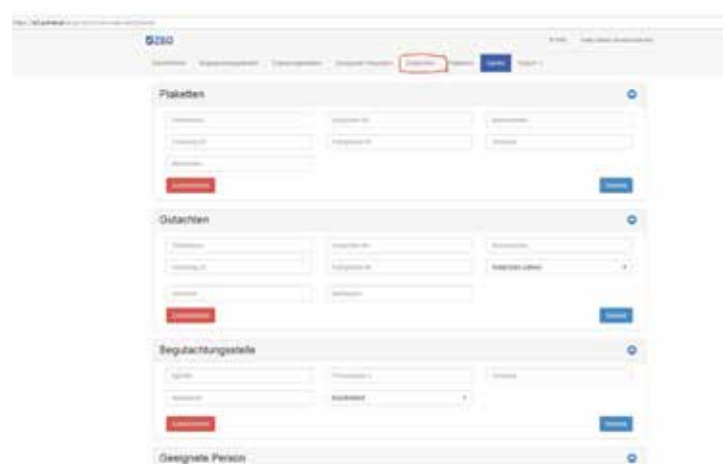


- 3.) Die zentrale Begutachtungsplaketten Datenbank auswählen



- 4.) Gutachten auswählen

FS-Nr. FN 398183 P Handelsgericht Wien | Firmensitz: Perfektastraße 84, 1230 Wien, Österreich | UID-Nr. ATU57999534 | DVR-Nr.: 4010504
 RA/KA: Konto-Nr. 11.763.703 | BLZ: 32000 | IBAN: AT30320000011763703 | BIC: RLNWATWW



- 5.) Gutachten mit Parametern des Filters suchen



AUSSEN INNEN SAUBER

NEU!
SB Lanzen- und
Bürstenwäsche
Münzeinwurf / Chipkarte
Mo.-Fr.: 6-22 Uhr
Sa.: 6-16 Uhr

- LKW-Außenreinigung (Portalwaschanlage)
- LKW-Tank-Innenreinigung (SQAS-Zertifiziert)
- Hochdrucklanzenwäsche (auch für Selbstbedienung)

Egal, ob Sie Ihr Fahrzeug für Lebensmittel- oder Chemietransporte einsetzen, ob Sie Ihr Wohnmobil wieder blitzblank haben möchten, oder ob es an der Zeit ist, die LKW Ihres Unternehmens außen wie auch im Tank-Inneren zu reinigen: Wir sind die Profis für umweltschonende Reinigungsdienstleistungen im LKW-Segment mit zwei Standorten im Großraum Graz. Holen Sie sich Ihr Angebot unter office@waschbetriebe.at!

Standort Graz:

Lagergasse 257, 8020 Graz
Tel.: +43 664 88 27 54 45
Mo. bis Fr. von 8 bis 17 Uhr

Standort Werndorf:

Am Gewerbepark 3, 8403 Werndorf
Tel.: +43 664 88 27 54 46
Mo. bis Fr. von 7 bis 17 Uhr

 **WASCHBETRIEBE
GRAZ**



schragstein / Foto: Josef Kerschbaum / Lucaplan, Anzeiger

Ein Unternehmen der
HOLDING
GRAZ

Erlass betreffend die 34. KFG-Novelle

§ 57a Abs. 3 KFG, § 102 Abs. 5 litera i KFG; Auslegung Frist wiederkehrende Begutachtung

Im BMVIT-Erlass betr. 34. KFG-Novelle – § 57a Abs. 3 KFG und § 102 Abs. 5 litera i KFG zur Auslegung der Fristen für wiederkehrende Begutachtung wird unter anderem Folgendes festgehalten:

In der Neufassung des § 57a Abs. 3 dritter Satz KFG wird für die Fahrzeuge, für die es keine Überziehungsmöglichkeit mehr geben wird, vorgesehen, dass die Begutachtung auch in einem Zeitraum von drei Monaten vor dem vorgesehenen Begutach-

tungsmonat vorgenommen werden kann. Diese Wortwahl („Begutachtungsmonat“) deutet darauf hin, dass weiterhin das Monat maßgebend bleiben soll und nicht der exakte Tag. Dafür spricht auch die Bestimmung des § 57a Abs. 5 zweiter Satz KFG, wonach auf der Begutachtungsplakette das Ende der gemäß § 57a Abs. 3 KFG für die nächste wiederkehrende Begutachtung festgesetzten Frist leicht festgestellt werden können muss.

Da auf der Plakette aber nur Mona-

te und nicht exakte Tage angegeben werden können bzw. ablesbar sind, ist dies so wie bisher zu verstehen, nämlich dass die Begutachtung nicht exakt zum Jahrestag der ersten Zulassung vorgenommen werden muss, sondern sich aus dem Hinweis auf den Jahrestag der ersten Zulassung lediglich das relevante Monat ergibt, in dem die Begutachtung vorgenommen werden muss. Die Begutachtungsplakette alleine lässt keine Rückschlüsse auf den Tag der wiederkehrenden Begutachtung zu.

ERLASS

1. Allgemeines

An das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) wurden Auslegungsfragen betreffend die mit der 34. KFG-Novelle novellierten § 57a Abs. 1b, Abs. 3 und Abs. 5a sowie § 102 Abs. 5 litera i KFG herangetragen. Unter anderem wurden mit der 34. KFG-Novelle Fristen betreffend die wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57a KFG bzw. die diesbezüglichen Überziehungsmöglichkeiten geändert.

Dazu darf zur Klarstellung Folgendes mitgeteilt werden:

2. § 57a Abs. 3 KFG

§ 57a Abs. 3 erster Satz KFG lautet:
„Die wiederkehrende Begutachtung ist jeweils zum Jahrestag der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, oder zum Jahrestag des von der Behörde festgelegten Zeitpunktes vorzunehmen: ...“



Mit der 34. KFG-Novelle wurde unter anderem § 57a Abs. 3 dritter Satz KFG novelliert.

§ 57a Abs. 3 dritter Satz KFG lautet (Inkrafttreten 20. Mai 2018):

„Die Begutachtung kann – ohne Wirkung für den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung – bei den in Z 1 und Z 2 genannten Fahrzeugen, ausgenommen Fahrzeuge der Klasse L,

auch in einem Zeitraum von drei Monaten vor dem vorgesehenen Begutachtungsmonat und bei den in Z 3 bis Z 5 genannten Fahrzeugen sowie bei Fahrzeugen der Klasse L auch in der Zeit vom Beginn des dem vorgesehenen Zeitpunkt vorausgehenden Kalendermonates bis zum Ablauf des vierten darauffolgenden Kalendermonates vorgenommen werden.“

3. Tabelle

Fristen ab 20. Mai 2018

Es gelten die in der Tabelle angeführten Fristen bzw. die entsprechenden Toleranzzeiträume für die wiederkehrende Begutachtung ab 20. Mai 2018.

	Fahrzeugart	Begutachtungs- periode [Jahre]	Toleranzzeitraum [Monate vor/nach Monat der EZ]
1	Kraftfahrzeuge der Klasse M1, ausgenommen Taxis, Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge	3-2-1-1	-1/+4
2	Zugmaschinen und Motorkarren ¹ ≤ 40 km/h	3-2-1-1	-1/+4
3	selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Transportkarren ² ≤ 40 km/h	3-2-1-1	-1/+4
4	Anhänger ³ ≤ 3.500 kg hzGG	3-2-1-1	-1/+4
5	landwirtschaftliche Anhänger ⁴ > 40 km/h	3-2-1-1	-1/+4
6	landwirtschaftliche Anhänger ⁵ ≤ 40 km/h	3-2-2-2	-1/+4
7	Fahrzeuge der Klasse L	1-1-1-1	-1/+4
8	historische Fahrzeuge	2-2-2-2	-1/+4
9	Alle nicht unter 1-8 genannten Fahrzeuge ⁶	1-1-1-1	-3/+0

¹ gilt nur für solche mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h

² gilt nur für solche mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h

³ gilt nur für solche mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf 4 gilt nur für solche mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf

⁵ gilt nur für solche mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf

⁶ Darunter fallen z.B. Taxis, Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge der Klasse M1, Fahrzeuge der Klasse M2 und M3, Fahrzeuge der Klasse N1, N2 und N3, Anhänger der Klasse O3 und O4, Zugmaschinen > 40 km/h, selbstfahrende Arbeitsmaschinen > 40 km/h, Transportkarren > 40 km/h.

4. Begutachtung ohne Nachfrist – exakter Tag oder Monat

Es stellt sich die Frage, ob eine Begutachtung bei den in § 57a Abs. 3 Z 1 und Z 2 KFG genannten Fahrzeugen, ausgenommen Fahrzeuge der Klasse L, bis zum Ende des Kalendermonats der Erstzulassung zulässig ist. Es handelt sich dabei um als Taxi, Rettungs- oder Krankentransportwagen genutzte Fahrzeuge der Klasse M1 sowie um Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N1, N2, N3, O3 und O4, Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h sowie Transportkarren mit einer Bauartge-

schwindigkeit von mehr als 40 km/h. Gemäß § 57a Abs. 3 erster Satz KFG ist die wiederkehrende Begutachtung jeweils zum Jahrestag der ersten Zulassung vorzunehmen. Aufgrund der bisherigen Überziehungsregelung konnte die Begutachtung generell auch bis zum Ablauf des vierten darauffolgenden Kalendermonates vorgenommen werden. Da diese Überziehungsmöglichkeit für bestimmte Fahrzeuge nunmehr entfällt, ist zu klären, wann die Begutachtung tatsächlich vorzunehmen ist.

Bisher ist nie auf einen exakten Tag (Jahrestag der ersten Zulassung) abgestellt worden, sondern stets auf den Monat, in den dieser Stichtag fällt. Es findet sich in den Erläuterungen

zur 34. KFG-Novelle kein Hinweis, dass dies für bestimmte Fahrzeuge nicht mehr gelten sollte. In der Neufassung des § 57a Abs. 3 dritter Satz KFG wird für die Fahrzeuge, für die es dann keine Überziehungsmöglichkeit mehr geben wird, vorgesehen, dass die Begutachtung auch in einem Zeitraum von drei Monaten vor dem vorgesehenen Begutachtungsmonat vorgenommen werden kann. Diese Wortwahl („Begutachtungsmonat“) deutet darauf hin, dass weiterhin das Monat maßgebend bleiben soll und nicht der exakte Tag. Dafür spricht auch die Bestimmung des § 57a Abs. 5 zweiter Satz KFG, wonach auf der Begutachtungsplakette das Ende der gemäß § 57a Abs. 3 KFG für die nächste wiederkehrende Begutachtung festgesetzten Frist leicht festgestellt werden können muss. Da auf der Plakette aber nur Monate und nicht exakte Tage angegeben werden können bzw. ablesbar sind, ist dies so wie bisher zu verstehen, nämlich dass die Begutachtung nicht exakt zum Jahrestag der ersten Zulassung vorgenommen werden muss, sondern sich aus dem Hinweis auf den Jahrestag der ersten Zulassung lediglich das relevante Monat ergibt, in dem die Begutachtung vorgenommen werden muss. Die Begutachtungsplakette alleine lässt keine Rückschlüsse auf den Tag der wiederkehrenden Begutachtung zu.

5. § 102 Abs. 5 lit. i – Mitführen des § 57a-Gutachtens bei bestimmten Fahrzeugen

Mit der 34. KFG-Novelle wurde § 102 Abs. 5 KFG um die litera i erweitert.

§ 102 Abs. 5 litera i KFG lautet (Inkrafttreten 20. Mai 2018):

„i) bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3, O3, O4 und hauptsächlich im gewerblichen Kraftverkehr auf öffentlichen Straßen genutzte Zugmaschinen der Fahrzeugklasse

T5 auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h die letzte Prüfbescheinigung über die regelmäßige technische Überwachung (§ 57a-Gutachten) und, falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle.“

Die Bestimmung des § 102 Abs. 5 KFG wurde aufgrund europarechtlicher Vorgaben um die litera i erweitert. Die Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle verpflichtet in ihrem Artikel 7 Abs. 1 die Mitgliedstaaten dazu, für Fahrzeuge im Anwendungsbereich der Richtlinie vorzuschreiben, dass die Prüfbescheinigung über die letzte regelmäßige Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung sowie der Bericht über die letzte technische Unterwegskontrolle, soweit verfügbar, im Fahrzeug mitgeführt werden.

Im Kontrollfall können die überprüfenden Organe zwar aus dem vorgelegten Gutachten das genaue Datum der letzten tatsächlich durchgeführten wiederkehrenden Begutachtung ersehen, dies ändert allerdings nichts an der oben unter Punkt 4 dargelegten Auslegung des § 57a Abs. 3 dritter Satz KFG. Eine Begutachtung bei den in Z 1 und Z 2 genannten Fahrzeugen, ausgenommen Fahrzeugen der Klasse L, ist bis zum Ende des Kalendermonats der Erstzulassung zulässig.

Beispiel:

Ein Fahrzeug der Klasse N2 ist an einem 13. Oktober erstmals zum Verkehr zugelassen worden. In welchem Zeitraum muss dieser Lkw einer wiederkehrenden Begutachtung ("Pickerlüberprüfung") unterzogen werden?

Antwort: Frühestens am Beginn des 3. Monats vor dem Monat der ersten Zulassung, also frühestens ab dem 1. Juli, und spätestens am Ende des Monats der ersten Zulassung, somit spätestens am 31. Oktober.

6. Übergangsbestimmung

§ 132 Abs. 32 Z 3 KFG lautet (*Inkrafttreten 14. Jänner 2017*):

„(32) Im Hinblick auf die Änderungen durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 9/2017 gelten folgende Übergangsregelungen:

3. bei Fahrzeugen, bei denen der Zeitpunkt für die nächste Begutachtung im Zeitraum Jänner bis Mai 2018 liegt, darf die Begutachtung – ohne Wirkung auf den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung – auch in der Zeit bis zum Ablauf des vierten dem vorgesehenen Zeitpunkt folgenden Kalendermonates vorgenommen werden.“

Für Fahrzeuge, deren Toleranzfrist sich ändert, findet sich somit in § 132 Abs. 32 Z 3 KFG eine Übergangsbestimmung. Bei Fahrzeugen, bei denen der Zeitpunkt für die nächste Begutachtung im Zeitraum Jänner bis Mai 2018 liegt, darf die Begutachtung – ohne Wirkung auf den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung – auch in der Zeit bis zum Ablauf des vierten dem vorgesehenen Zeitpunkt folgenden Kalendermonates vorgenommen werden.

Das bedeutet bei Lochung der Plakette im Zeitraum Jänner bis Mai 2018, dass die Nachfrist von 4 Monaten noch gültig ist.

7. Beispiele

Zur Klarstellung einige Beispiele in diesem Zusammenhang für Fahrzeuge, deren Toleranzfrist sich ändert/Fahrzeuge ohne künftige Nachfrist (z. B.: Taxis, Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge der Klasse M1, Fahrzeuge der Klasse M2 und M3, Fahrzeuge der Klasse N1, N2 und N3, Anhänger der Klassen O3 und O4, Zugmaschinen > 40 km/h, selbstfahrende Arbeitsmaschinen > 40 km/h, Transportkarren > 40 km/h):

- Lochung der Plakette Juni 2018: die Begutachtung kann ab 1. Mai und im Juni 2018 durchgeführt werden (wenn ein Fahrzeug vor dem 20. Mai 2018 zur wiederkehrenden Begutachtung gebracht wird, gilt noch die „alte“ Rechtslage, wonach die Begutachtung am Beginn des Monats vor der Lochung zulässig ist, daher ab 1. Mai 2018)
- Lochung der Plakette Juli 2018: die Begutachtung kann ab 20. Mai, im Juni und Juli durchgeführt werden
- Lochung der Plakette August 2018: die Begutachtung kann ab 20. Mai, im Juni, Juli und August durchgeführt werden
- Lochung der Plakette ab September 2018: Vorfrist 3 Monate und Begutachtung im gelochten Monat, keine Nachfrist
- Es besteht weiterhin die Möglichkeit gemäß § 57a Abs. 3 KFG den Begutachtungstermin von der Zulassungsbehörde (Zulassungsstelle ist dafür nicht zuständig) verlegen zu lassen.

8. § 57a Abs. 5a – Vorgangsweise bei schweren Mängeln

Mit der 34. KFG-Novelle wurde unter anderem Artikel 9 Abs. 2 der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern umgesetzt, wonach die neuerliche Begutachtung eines Fahrzeuges, bei dem schwere Mängel (SM) festgestellt worden sind, „spätestens zwei Monate nach der ersten Prüfung“ zu erfolgen hat. Dieses Datum ist daher auf dem Gutachten anzugeben.

§ 57a Abs. 5a KFG lautet (*Inkrafttreten 20. Mai 2018*):

„Wird bei der Begutachtung festgestellt, dass das Fahrzeug einen oder



mehrere schwere Mängel aufweist, so kann keine Begutachtungsplakette angebracht oder ausgefolgt werden. Ein solches Fahrzeug darf noch längstens zwei Monate nach dieser Begutachtung jedoch nicht über die auf der bisherigen Plakette angegebenen Frist hinausgehend, verwendet werden. Das Datum der zweimonatigen Frist ist auf dem Gutachtensausdruck anzugeben.“

Da die Richtlinie festlegt, dass nicht mehr als zwei Monate nach der Prüfung verstreichen dürfen, stellt § 57a Abs. 5a KFG auf den Tag der tatsächlich erfolgten Begutachtung ab und ist dieses Datum auf dem Gutachtensausdruck anzugeben. Das Fahrzeug darf noch längstens zwei Monate nach dieser Begutachtung, jedoch nicht über die auf der bisherigen Plakette angegebenen Frist hinausgehend, verwendet werden.

Beispiele:

- Fahrzeug Klasse M1, wiederkehrende Begutachtung wäre „laut Pickerl“ 1/2019 fällig, Begutachtung erfolgt am 15. Jänner 2019, wobei ein SM festgestellt wird. Das Fahrzeug darf längstens noch bis 15. März 2019 verwendet werden. Hier wird aufgrund der Vorgaben der Richtlinie auf das Datum der tatsächlich erfolgten Begutachtung abgestellt und nicht auf das Monat.
 - M2 mit Plakette 10/2018, Begutachtung mit SM am 31. Juli 2018, längstens zu verwenden bis 30. September 2018
 - M2 mit Plakette 10/2018, Begutachtung mit SM am 5. August 2018, längstens zu verwenden bis 5. Oktober 2018
 - M2 mit Plakette 10/2018, Begutachtung mit SM am 18. September 2018, längstens zu verwenden bis 31. Oktober 2018
- Die Formulierung in § 57a Abs. 5a KFG „jedoch nicht über die auf der bisherigen Plakette angegebenen Frist hinausgehend“ bedeutet für Fahrzeuge gem. § 57a Abs. 3 Z 3 bis Z 5 KFG inkl. Klasse L nicht, dass die viermonatige Überziehungsfrist im Falle eines SM ab dem Zeitpunkt der Begutachtung entfällt. Der Toleranzzeitraum des § 57a Abs. 3 KFG (die viermonatige Überziehungsfrist) gilt weiterhin. Die Formulierung sollte nur bewirken, dass dieser nicht auch noch um bis zu zwei Monate verlängert wird.
- M1 mit Plakette 10/2018, Begutachtung mit SM am 5. Oktober 2018: das Fahrzeug darf noch zwei Monate nach der Begutachtung, somit bis 5. Dezember 2018 verwendet werden.
 - M1 mit Plakette 10/2018, Begutachtung mit SM am 5. September 2018: das Fahrzeug darf noch

zwei Monate nach der Begutachtung, somit bis 5. November 2018 verwendet werden.

- M1 mit Plakette 10/2018, Begutachtung mit SM am 5. Jänner 2019, längstens zu verwenden bis 28. Februar 2019.

9. § 57a Abs. 1b – Gutachten und Plakette auch bei Fahrzeugen von Gebietskörperschaften:

Mit der 34. KFG-Novelle wurde § 102 Abs. 5 KFG um den letzten Satz erweitert.

§ 57a Abs. 1b letzter Satz KFG lautet (Inkrafttreten 20. Mai 2018):

„Die Bestimmungen der Abs. 4 und 5 sind anzuwenden und es ist ein Gutachten auszustellen und im positiven Fall eine Begutachtungsplakette am Fahrzeug anzubringen.“

Da die Richtlinie 2014/45/EU für die der regelmäßigen technischen Überwachung unterliegenden Fahrzeuge in jedem Fall die Ausstellung einer Prüfbescheinigung gemäß Artikel 8 und eines Prüfnachweises verlangt, wird in § 57a Abs. 1b KFG klargestellt, dass das auch bei den Fahrzeugen zu erfolgen hat, die von der wiederkehrenden Begutachtung an sich ausgenommen wären, wenn die Fahrzeuge in „Eigenregie“ durch diese Stellen selbst begutachtet werden. Das betrifft die in § 57a Abs. 1b KFG genannten Fahrzeuge des Bundes, der Länder usw. Diese Stellen müssen in Hinkunft auch entsprechende Gutachten für die Fahrzeuge ausstellen und eine Begutachtungsplakette anbringen.

Die 34. KFG-Novelle enthält keine Übergangsbestimmung, jedoch sollen erst für Begutachtungen, welche ab dem 20. Mai 2018 fällig werden, Plaketten ausgegeben werden und die Fahrzeuge bis zur nächsten fälligen Begutachtung ohne Plakette weiter betrieben werden können.

Diese Auslegung entspricht dem Sinn und Zweck der Bestimmung und gibt den Betroffenen (Bund, Ländern, Gemeindeverbänden, Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern) die Möglichkeit den Übergang zum neuen System fließend vorzunehmen. Eine Ausstellung der Plakette für alle betroffenen Fahrzeuge am 20. Mai 2018 erscheint unrealistisch bzw. würde die betroffenen Stellen vor kaum lösbare organisatorische Probleme stellen.

Daher kann die in Rede stehende Bestimmung nur so ausgelegt werden, dass der Gesetzgeber die Anbringung einer Begutachtungsplakette ab dem nächsten fälligen Begutachtungstermin vorsehen wollte.

10. Anlage 2a, Fahrzeuge der Klasse M1 über 3.500kg

Die Anlage 2a der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV) legt fest, über welche Einrichtungen die Begutachtungsstelle für die besondere Überprüfung bzw. wiederkehrende Begutachtung verfügen muss. Für Fahrzeuge der Klasse M1 über 3.500 kg gibt es keine Zeile in der Anlage 2a der PBStV. Für die Klasse M1 (Personenkraftwagen) besteht allerdings keine Gewichtsbeschränkung. Im Allgemeinen handelt es sich bei diesen Fahrzeugen (M1 über 3.500 kg) um Wohnmobile. In der Regel sind solche Fahrzeuge von Fahrzeugen der Klassen N2, N3, M2

oder M3 abgeleitet. Es wären dann die entsprechenden Messgeräte, -verfahren und Grenzwerte heranzuziehen.

Im Falle von beschussgeschützten Fahrzeugen der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg sind wie bisher die für diese Fahrzeuge maßgeblichen Messgeräte, -verfahren und Grenzwerte heranzuziehen (z. B. Spieldektor gemäß Anlage 2a Z 9 litera b PBStV).

11. Fahrzeuge mit anderen Antrieben als Benzin und Diesel

In der Anlage 2a der PBStV wird bei den meisten Fahrzeugklassen zwischen Fahrzeugen mit Benzin- und solchen mit Dieselmotor (Fremdzündung und Selbstzündung) unterschieden. Für Fahrzeuge mit anderen Antrieben, wie Elektro- und Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge, gilt eine beliebige Zeile der entsprechenden Fahrzeugklasse (Fremdzündung oder Selbstzündung). Diese Fahrzeuge unterliegen der wiederkehrenden Begutachtung. Als Messgeräte sind die in Anlage 2a genannten Einrichtungen mit Ausnahme der Abgasmessgeräte heranzuziehen. Es können sowohl die entsprechenden Messgeräte für Fremdzündungsmotoren als auch für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotoren zur Überprüfung herangezogen werden.



Entwicklung Dieselpreis und Transportkosten-index

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



Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich

Die aktuelle Entwicklung des Verbraucherpreisindex sowie der Inflation finden Sie unter www.dietransporteure.at



Pfuscherbekämpfung: Meldungen online möglich

Professionelle Schwarzarbeit stellt die Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft vor immer größere Probleme. Die Schattenwirtschaft boomt und verursacht volkswirtschaftlichen Schaden immensen Ausmaßes.

Als spezieller Service für WKO-Mitglieder und auch aufgrund des gesetzlichen Auftrages der WKO bietet die Wirtschaftskammer die Möglichkeit, Verdachtsmomente bzw. Wahrnehmung von illegaler Gewerbeausübung mittels Online-Formulars an die WKO zu übermitteln unter <http://wko.at/stmk/pfuschermeldung>. Diese ergeht an den Erhebungsdienst der WKO Steiermark, wobei

völlige Verschwiegenheit und Vertraulichkeit zu den Grundprinzipien gehören. Die kompetenten Profis erheben, informieren und setzen alle möglichen Aktivitäten, um den Rechtszustand herzustellen. Mehr als 1.500 gewerberechtliche Erhebungen finden jährlich statt.

Um gegen Pfusch effektiv vorgehen zu können, werden möglichst konkrete Beweise für die illegalen Arbeiten benötigt:

- Wenn möglich, Namen und Wohnanschrift des/der illegalen Erwerbstätigen.
- Wo wird gearbeitet?

- Wann und seit wann wird gearbeitet?
- Beschreibung der illegalen Tätigkeit
- Eventuelle Beweise (Plakate/Fotos/Angebote/Autokennzeichen/Werbeaussendungen/Website-Ausdrucke).

Je genauer die Angaben sind, desto schneller und effizienter kann eingegriffen werden.

Alternativ dazu kann die unbefugte Gewerbeausübung natürlich auch bei den zuständigen Gewerbebehörden (Magistrat Graz/jeweilige Bezirkshauptmannschaft) und der Finanzpolizei gemeldet werden.



Nichtraucherschutz am Arbeitsplatz

Mit BGBl. I Nr. 126/2017, ausgegeben am 1. August 2017, wurde eine Novelle zum ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ArbeitnehmerInnenschutz-Deregulierungsgesetz 2017) kundgemacht, mit der unter anderem der Nichtraucherschutz in § 30 ASchG (seit 1. Mai 2018) neu geregelt ist.

1. Es wurde ein allgemeines Rauchverbot in Arbeitsstätten in Gebäuden festgelegt.
2. Raucherräume dürfen eingerichtet werden. Arbeitsräume sowie sonstige Räume, die nach den Arbeitnehmerschutzvorschriften einzurichten sind (Aufenthalts-, Bereitschafts-, Sanitäts- und Umkleieräume), dürfen nicht als Raucherräume vorgesehen werden.
3. § 30 ASchG gilt auch für die Verwendung von e-Zigaretten und

Wasserpfeifen und Ähnlichem im Sinn des Tabak- und Nichtraucherschutzgesetzes.

Allgemein gilt, dass Arbeitgeber dafür zu sorgen haben, dass nicht rauchende Arbeitnehmer vor den Einwirkungen von Tabakrauch am Arbeitsplatz geschützt sind, soweit dies nach der Art des Betriebes möglich ist.

Ist eine ausreichende Zahl von Räumlichkeiten in der Arbeitsstätte vorhanden, können Arbeitgeber einzelne Räume einrichten, in denen

das Rauchen gestattet ist („Raucherräume“), sofern es sich nicht um Arbeitsräume handelt und gewährleistet ist, dass der Tabakrauch nicht in die mit Rauchverbot belegten Bereiche der Arbeitsstätte dringt und das Rauchverbot dadurch nicht umgangen wird.

Unter folgendem Link können Sie das BGBl. I Nr. 126/2017 mit der Änderung des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes abrufen:
<https://tinyurl.com/yb5mgj64>

Arbeits- und sozialrechtliche Änderungen zum 1. Juli 2018

Entgeltfortzahlung, Dienstverhinderungsgründe

Angeleichung Arbeiter und Angestellte

- **Angeleichung** der Bestimmungen zur Entgeltfortzahlung von Angestellten an das Arbeitersystem (§ 8 AngG)
- Die **EFZ-Frist** wird von 6 auf 8 Wochen schon nach einem Jahr Betriebszugehörigkeit erhöht (derzeit nach 5 Jahren).
- Die Verlängerung des gesetzlichen Entgeltfortzahlungsanspruches im Ausmaß von zwei Wochen ab Beginn des zweiten Beschäftigungsjahres überlagert uE KV-Zuschussregelungen, sodass diese sich in ihrer Wirkung verkürzen.
- Nach wie vor greift uE in den Arbeiter-KV die zeitlich unbeschränkte Anrechnungsbestimmung des § 20 Abs. 7 EFZG, sodass die Gesamtdauer der Ansprüche nicht verlängert wird, wenn KV, BV oder Arbeitsverträge einen zusätzlichen Anspruch im Anschluss an den gesetzlichen Anspruch vorsehen.
- Die bisher teilweise gelebte Praxis der Umrechnung des EFZ-Anspruches auf Arbeitstage bei Arbeitern und Kalendertage bei Angestellten wird durch die neue Rechtslage nicht berührt.
- Wie bisher wird die Lehrzeit für den EFZ-Anspruch von Arbeitern auf die Dauer des Arbeitsverhältnisses angerechnet (§ 2 EFZG), bei Angestellten hingegen nicht.
- Wie bisher sind für die Bemessung des EFZ-Anspruches von Arbeitern die Dienstzeiten bei demselben Arbeitgeber zusammenzurechnen (§ 2 Abs. 3 EFZG), sofern sie keine längeren Unterbrechungen als jeweils 60 Tage aufweisen. Das gilt nicht für Angestellte.

Inkrafttreten

- Die Änderungen zur Entgeltfortzahlung treten mit 1. Juli 2018 in Kraft und sind auf Dienstverhinderungen anwendbar, die in Arbeitsjahren eintreten, die nach dem 30. Juni 2018 begonnen haben.
- Die neue Rechtslage gilt somit auch für Dienstverhinderungen, die zum Beginn des Arbeitsjahres (das nach dem 30. Juni beginnt) schon laufen, und zwar ab Beginn dieses Arbeitsjahres. Reicht etwa der Arbeitsunfall eines Angestellten vom alten Recht ins neue Recht „hinüber“, wird am ersten Tag des neuen Arbeitsjahres gleich der „neue“ Anspruch ausgelöst (8 Wochen bzw. 10 Wochen bei 15-jähriger Betriebszugehörigkeit).
- Der neue Anspruch beginnt auch dann zu laufen, wenn der „alte“ EFZ-Anspruch nur teilweise oder zur Gänze erschöpft ist.

Lehrlinge

- Beibehaltung des eigenen Systems für Lehrlinge, Verdoppelung (!) der Fristen: Lehrlinge haben von Beginn an Anspruch auf 8 Wochen Entgeltfortzahlung (§ 17a Abs. 1 BAG) und für weitere 4 Wochen Anspruch auf Teilentgelt, also die Differenz zwischen Krankengeld und voller Lehrlingsentschädigung.
- Unverändert gebührt im Fall einer weiteren Arbeitsverhinderung nach Ausschöpfen des Hauptkontingents für drei Tage die volle

Lehrlingsentschädigung und danach für maximal sechs Wochen ein Teilentgelt.

Einvernehmliche Auflösung

- Die EFZ besteht über das Ende des Arbeitsverhältnisses hinaus auch
 - bei einvernehmlichen Auflösungen, die während der Arbeitsverhinderung getroffen werden und
 - bei einvernehmlichen Auflösungen, die zwar außerhalb einer Arbeitsverhinderung, aber „im Hinblick auf diese“ getroffen werden (z. B. bei Vorankündigung einer Operation). Der zweite Fall erfasst Auflösungen, die auf eine Abwälzung der EFZ-Kosten auf die Allgemeinheit abzielen, z. B. iVm einer Wiedereinstellungszusage (§ 9 Abs. 1 AngG, § 5 EFZG).
- Die Neuerung ist auf einvernehmliche Beendigungen von Arbeitsverhältnissen anzuwenden, die eine Auflösung des Arbeitsverhältnisses nach dem 30. Juni 2018 bewirken.

Dienstverhinderungsgründe

Arbeiter werden hinsichtlich persönlicher Dienstverhinderungsgründe an Angestellte angeglichen. § 1154b Abs. 5 ABGB wird ab 1. Juli 2018 zwingend. Die Dienstverhinderungsgründe der Arbeiter-KV gelten zwar weiterhin. Sie sind aber nicht mehr abschließend, sondern es sind weitere Tatbestände wie bei den Angestellten anzuerkennen.



Sozialversicherung

Krankengeld für Selbständige

Das Krankengeld für Selbständige wird ab 1. Juli 2018 bereits ab dem 4. Tag der Erkrankung rückwirkend ausgezahlt (bisher erst ab dem 43. Tag der Erkrankung). Voraussetzung ist wie bisher eine Krankenstandsdauer von mindestens 43 Tagen (§ 104a Abs. 1 GSVG).

Das Krankengeld wird jährlich valorisiert – eine Verbesserung vor allem bei längerer, existenzbedrohender Arbeitsunfähigkeit. In Zukunft finanziert die SVA selbst das Krankengeld, nicht mehr die AUVA.

Entgelterstattung für KMU

Derzeit erstattet die AUVA KMU bis 50 Beschäftigten die Hälfte des fortgezählten Entgelts im Krankenstand und zwar für max. 6 Wochen. Ab 1. Juli 2018 werden Betriebe mit bis zu 10 Beschäftigten 75 % des fortgezählten Entgelts erhalten (neuer § 53b Abs. 2a ASVG).

Wie bisher gebühren die Zuschüsse im Erkrankungsfall ab dem 11. Tag, bei Eintritt eines Unfalls ab dem ersten Tag der Entgeltfortzahlung. Die Zuschüsse werden unverändert aus Mitteln der AUVA erstattet.

Wiedereingliederungsteilzeit (WIETZ) –

Beschlussfassung im NR bleibt abzuwarten

Während bisher der Antritt der WIETZ nur im direkten Anschluss an den mindestens sechswöchigen Krankenstand möglich war, sollen Arbeitnehmer künftig bis zu einem Monat nach Ende der Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit die Möglichkeit haben, eine WIETZ-Vereinbarung abzuschließen.

Monatliche Beitragsgrundlagenmeldung (mBGM) – 1. Jänner 2019

- Mit 1. Jänner 2019 kommt es zu einer Systemumstellung in der Lohnverrechnung. Zukünftig müssen die individuellen Beitragsgrundlagen der Arbeitnehmer bis zum 15. des Folgemonats gemeldet werden. Weitere Meldungen sind in die mBGM integriert.
- Anstelle der bisherigen Mindestangaben-Anmeldung tritt die neue verschlankte Anmeldung vor Arbeitsantritt. Die fehlenden weiteren Angaben sind mit der ersten mBGM zu melden. Die erste mBGM ist im Regelfall bis zum 15. des Folgemonats zu erstatten, bei Eintritt in der 2. Monatshälfte bis zum 15. des übernächsten Monats.
- In gewissen Ausnahmefällen (z. B. keine EDV-Ausstattung, Arbeitsaufnahme außerhalb der Bürozeiten des Steuerberaters, technischer Ausfall) ist die Anmeldung vor Arbeitsantritt per Fax oder Telefon möglich, in diesem Fall ist die Anmeldung in elektronischer Form binnen 7 Tagen nach Beginn der Pflichtversicherung nachzuholen.
- Die WKO hat zuletzt erreicht, dass die gemeldeten Beitragsgrundlagen innerhalb von 12 Monaten sanktions- und verzugszinsfrei berichtet werden können.
- Auf Druck der WKO wurde das Sanktionsregime bei Meldeverstößen entschärft: Die Säumniszuschläge werden mit dem 5-fachen der täglichen Höchstbeitragsgrundlage pro Kalendermonat gedeckelt. [Achtung: Geplant ist, Anmeldeverstöße (§ 114 Abs 1 Z 1 ASVG nF) von der Deckelung wieder auszunehmen.] Weiters werden bis zum 31. August 2019 keine Säumniszuschläge verhängt (ausgenommen Anmeldeverstöße).
- Das neue Tarifsysteem ersetzt das bestehende Beitragsgruppenschema durch ein technisch neues

Baustein-System. Das neue Clearingsystem ermöglicht in Form eines elektronischen Prozesses eine zeitnahe und automatisierte Klärung von Unstimmigkeiten in der Lohnverrechnung.

Arbeitsmarkt

Notstandshilfe

Die Anrechnung des Partnereinkommens bei der Notstandshilfe entfällt (§ 36 Abs. 2 und 3 AIVG NEU).

Befreiung Arbeitslosenversicherungsbeitrag

Die Wertgrenzen für den Entfall/die Reduktion der arbeitnehmerseitigen Arbeitslosenversicherungsbeiträge werden angehoben (§ 2a AMPFG).

Anhebung Antrittsalter Alterszeit – 1. Jänner 2019

Das Antrittsalter wird schrittweise mit 1. Jänner 2019 und 1. Jänner 2020 um je 1 Jahr angehoben von 53/58 auf 55/60 Jahre (§ 27 Abs. 2 AIVG).

Bonus-Malus – Aufhebung der obsoleten Bestimmungen

Die gesetzlichen Regelungen zum nicht in Kraft getretenen Bonus-Malus-Modell, einschließlich der Informations- und Beratungspflichten der Wirtschaftskammern werden mit 30. Juni 2018 aufgehoben (§ 1a und § 17 Abs. 4 bis 8 AMPFG).

AMS-Qualifizierungsförderung für Beschäftigte

Die Mindeststundenanzahl der vom AMS geförderten Aus- und Weiterbildungen wird mit der Sommerrelease (Ende Juni 2018) von 24 Stunden auf 16 Stunden herabgesetzt. Die Förderung gilt für Aus- und Weiterbildungen, die bis 31. Dezember 2019 beendet sind.

Transportunternehmer KR Fritz Mayer ist gestorben

DIE WKO Fachgruppe Güterbeförderung verabschiedet sich und dankt ein letztes Mal für sein Engagement und seine Verdienste für die Transportwirtschaft.

Der Transportunternehmer Fritz Mayer ist am 25. Mai 2018 im 82. Lebensjahr verstorben. Den Großteil seines Lebens widmete der engagierte Frächter dem Speditionsgewerbe. So stieg Fritz Mayer im Alter von 16 Jahren in den väterlichen Betrieb ein und übernahm 1962 die Unternehmensführung der 1948 gegründeten Spedition. Unter seiner Leitung wurden die Transporte bald nicht mehr nur regional, sondern auch österreichweit und im Fernverkehr durchgeführt. Neben Auslandsfahrten nach Italien und Deutschland fuhr die Spedition Fritz Mayer als erstes steirisches Transportunternehmen Frankreich an. 1983 siedelte der damals mit rund 20 Lkw-Zügen geführte Betrieb an den heutigen Standort in Zeltweg. Fritz Mayer trug mit seinem großen Einsatz maßgeblich an der erfolgreichen Entwicklung und guten Positionierung der Spedition Fritz Mayer bei.

Neben seiner Arbeit als Firmeninhaber der Spedition Fritz Mayer stellte er seine Erfahrung und sein Wissen für viele Jahre in die Dienste der gesetzlichen Interessenvertretung und der örtlichen Gemeindepolitik. Er war eine starke Stimme für die Interessen der steirischen Wirtschaft. Seine Verdienste wurden im Jahre 1999 durch die Verleihung des Titels „Kommerzialrat“ gewürdigt. Zudem wurde er für seinen Einsatz als Gemeinderat der Wohnsitzgemeinde St. Wolfgang-Kienberg von 1965 bis 2000 mit dem Ehrenring der Gemeinde ausgezeichnet.



Als langjähriger und aktiver Mitarbeiter der Wirtschaftskammer Steiermark erhielt Fritz Mayer im Juni 2009 auch die goldene Ehrennadel von der Fachgruppe des Güterbeförderungsgewerbes der Wirtschaftskammer Steiermark.

Mittlerweile wird das Familienunternehmen in der dritten Generation von seinen Söhnen Fritz und Peter Mayer geführt. Auch künftige Generationen werden die Arbeit Fritz Mayers fortführen. So wurden seinen Enkeln Michaela, Thomas und Alexander bereits die Urkunden für die bestandenen Konzessionsprüfungen im Güterbeförderungsgewerbe überreicht.

150 Lkw und über 300 Sattelaufieger tragen seinen Namen und erinnern uns auf Europas Straßen an einen großartigen Menschen.

TRANSPORTEURE A–Z – melden auch Sie sich an!

Der Fachverband Güterbeförderung hat sein „Transporteure A–Z“ (das Branchenverzeichnis der österreichischen Transporteure und Kleintransporteure), mithilfe der WKO-Inhouse, einem grundlegenden Relaunch unterzogen:

- Das Transporteure A–Z ist eine Abwandlung des WKO Firmen A–Z und erlaubt eine gezielte Suche nach Transportunternehmen nach bestimmten Suchkriterien.
- **NEU** ist, dass wir im Rahmen dieses Verzeichnisses auch die Möglichkeit geschaffen haben, nach dem „KT-Gütesiegel“ als auch einer „Friends on the Road“-Mitgliedschaft (wird derzeit laufend gepflegt und aktualisiert) bei Unternehmen als „Zertifikat“ zu suchen.
- Nutzen Sie die Möglichkeit auch Ihre Firma im Transporteure A–Z zu präsentieren. Hierzu klicken Sie bitte auf „Meine Unternehmensdaten bearbeiten“ (rechts oben – Anmeldung mittels WKO-Benutzername und Passwort).
- Die Nutzung des Transporteure A–Z und der Eintrag darin ist kostenlos und eine Serviceleistung des Fachverbandes Güterbeförderung.



Die Spritspartrainings-Förderaktion für Lenkerinnen und Lenker von Lkw über 3,5 t hzG läuft heuer aus – noch schnell sichern!

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

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

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 Fahrzeugbeklebungen 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 Transportunternehmen und Firmen überzeugen, Mitglied zu werden. Denn nur gemeinsam können wir etwas erreichen!

BEITRITTSERKLÄRUNG

FIRMA

ANSPRECHPERSON

ADRESSE

TELEFON

TELEFAX

E-MAIL

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

☐ € 100,- Mitgliedsbeitrag* für Transportunternehmen von 1 – 10 LKW und für Kleintransporteure

☐ € 200,- Mitgliedsbeitrag* für Transportunternehmen von 11 – 30 LKW

☐ € 300,- Mitgliedsbeitrag* für Transportunternehmen mit über 30 LKW, Speditionen, sowie Betriebe aus anderen Sparten

*Beträge netto, LKW – Anzahl nach Konzessionsumfang

☐ Ich habe die Vereinsstatuten und die Bedingungen der Mitgliedschaft zur Kenntnis genommen. Ich stimme der Verwendung meiner Daten zum Zweck der Vereinsführung zu.

☐ Ich stimme der Zusendung von Informationen (Newsletter) der ARGE LogCom zu.

☐ Im Falle einer Beklebung bzw. Beschriftung (z.B. von Fahrzeugen) im „Friends on the Road“ Design stimme ich der Verwendung, der davon gemachten Fotos, zu Werbezwecken, zur Dokumentation und Abbildung auf der Website und im Newsletter zu.

☐ Ich stimme der Eintragung in das Mitgliederverzeichnis auf der Website der ARGE LogCom zu.

Diese Zustimmung kann jederzeit schriftlich widerrufen werden.

Alle personenbezogenen Daten werden entsprechend den datenschutzrechtlichen Bestimmungen verarbeitet. Detaillierte Informationen zur Datenverwendung finden Sie auf der Website der ARGE LogCom unter Datenschutz.

DATUM

UNTERSCHRIFT/FIRMENSTEMPEL



LogCom | Wiedner Hauptstrasse 68 | 1040 Wien | T +43 (0)1 961 63 63 | F +43 (0)1 961 63 76 | E office@logcom.org | W www.logcom.org

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/>

Konzessionsprüfung bestanden – Frühjahr 2018



Foto: © Thomas Fischer

Gratulation

Klaus Brian Hugo Walter Draskowitsch | 8055 Graz
Franz Michael Haindl | 8401 Kalsdorf bei Graz
Ulrike Garber | 8472 Spielfeld
Dominik Macher | 8472 Straß in Steiermark
Martin Stradner | 8413 Sankt Georgen an der Stiefing
Oliver Franz RUDOLF | 8480 Mureck
Norbert ALBERT | 8160 Göttelsberg
Patrick Leist | 8421 Schwarzaual
Ing. Alexander Partl | 8413 Ragnitz
Philipp Traußnig, MA | 9400 Wolfsberg
Lukas Diepold | 8625 Turnau
Nadine Verena Obernosterer | Kirchbach-Zerlach
Alexander Mayer | Obdach
Roswitha Penz, BSc | Zeltweg
Alfons Ebner | Stadl an der Mur
Michael Fuchs | Bad Waltersdorf



Fotos: ©psdesign1 / Fotolia.com



Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe in der Steiermark

Herbst 2018

Fachkurs

Vorbesprechung

Termin: 4. Juli 2018

Fachkurs

Termin:

3. bis 20. September 2018

Ort: Wifi Graz

Schriftliche Prüfung

Termin: 15. Oktober 2018

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

Mündliche Prüfung

Termin: 23. bis 25. Oktober 2018

Ort: Wirtschaftskammer Steiermark,
4. Stock, Zi.-Nr. 430, 8010
Graz, Körblergasse 111–113

Anmeldung

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

Den Anmeldungen zu den Prüfungen sind anzuschließen:

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

Kaufmännische Vorbereitung

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

Schwerpunkte der Ausbildung

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

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
- Betreibung von Frachtforderungen
- Vertretung in Verkehrsrechtsangelegenheiten
- Vertretung bei allen Versicherungstreitigkeiten rund um den Transport

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

Nähere Informationen finden Sie unter:
www.transportrecht.at

Dr. Dominik Schärmer
Rechtsanwalt
Ungargasse 15/5
1030 Wien

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

Dr. Dominik Schärmer
RECHTSANWALT



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.

WKÖ-Scheichelbauer-Schuster: Hohe Transportkosten belasten Handwerks- und Gewerbebetriebe!

Utl.: Kostenwahrheit im Verkehr durch Neubewertung der Wegekosten nötig =

Wien (OTS) - Mit Blick auf die heute, Freitag, präsentierte Prognos-Studie zur Kostenwahrheit der LKW-Kosten weist die Obfrau der Bundessparte Gewerbe und Handwerk in der WKÖ, Renate Scheichelbauer-Schuster, auf die insgesamt hohe Belastung aus den Transportkosten für Klein- und Mittelbetriebe der Sparte hin. „Gewerbe- und Handwerksbetriebe können seit Jahren die auflaufenden Kosten nicht in ausreichendem Maße in den Preisen unterbringen. Transportkosten machen insbesondere im Bau- und Baunebengewerbe einen nicht unerheblichen Prozentsatz in der Preisgestaltung aus. Käme es hier zu einer Anpassung der Tarife, würde dies nicht nur zu mehr Kostenwahrheit im Verkehr selber sondern auch zu einer Entlastung der Betriebe führen.“

Die Obfrau verweist hier auf Deutschland, wo seit Einführung der Lkw-Maut die dem Lkw zurechenbaren Infrastrukturkosten bei der Neuermittlung der Wegekosten im Jahr 2013 deutlich abgesenkt wurden - mit der Folge, dass auch die Mauttarife nach unten korrigiert wurden. Laut der vorliegenden Studie überdecken in Österreich aber die LKW-Mauteinnahmen die tatsächlichen Wegekosten. „Jede LKW-Maut, die den Fernverkehr treffen soll, trifft auch den Handwerker, der auf die 50km entfernte Baustelle muss. Ich würde mir wünschen, dass die Kostentangente der Wegekosten neu bewertet wird, sodass die Betriebe insgesamt entlastet werden bzw Mittel für neue Initiativen wie eine weitere Ökologisierung des Verkehrs in Betracht kommen. Schließlich nutzt dies auch den Konsumenten und -innen“, so Scheichelbauer-Schuster abschließend. (PWK334/us)

↑ **WKÖ-Scheichelbauer-Schuster: Hohe Transportkosten belasten Handwerks- und Gewerbebetriebe!**
OTS, 4. Mai 2018

⇒ **Frächter fordern Mautreduktion um 25 Prozent - ASFINAG überbezahlt**
APA, 4. Mai 2018

Frächter fordern - Tirols LH Platter sieht Provokation

Utl.: „Eine Senkung der Lkw-Mautpreise zu fordern, ist paradox“

Innsbruck (APA) - Für Tirols Landeshauptmann Günther Platter (ÖVP) ist die Forderung der Frächter, die Mauttarife zu senken, eine Provokation - vor allem in Hinblick auf die Lage in Tirol, wo die Bevölkerung massiv unter den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs leide. „Eine Senkung der Lkw-Mautpreise zu fordern, ist paradox“, meinte Platter gegenüber der APA.

Eine Mautreduktion sei definitiv der falsche Weg, denn die Mautkosten entlang des Brennerkorridors seien nicht nur im Vergleich zur Schiene, sondern auch im Vergleich zu anderen Alpenkorridoren viel zu niedrig. „Eine Senkung würde weiteren Umweg-Transit anziehen“, so der Landeshauptmann. Während andere Alpenkorridore entlastet würden, würde Tirol noch stärker belastet. Dadurch wäre neben der Verkehrssicherheit und der Gesundheit auch die Versorgungssicherheit für die heimische Wirtschaft in Gefahr, so Platter.

Vielmehr gehe es darum, den Transit-Verkehr endlich auf die Schiene zu verlagern, forderte der Landeschef. „Im Sinne einer nachhaltigen Strategie sollten die Gelder sinnvoll in den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und Verladeterminals investiert werden, damit die Attraktivität des Transportes auf der Schiene sowie die Logistik zwischen Straße und Schiene verbessert wird“, meinte Platter.

Frächter fordern Mautreduktion um 25 Prozent - Asfinag überbezahlt

Utl.: Spartenobmann Klacska: Asfinag darf kein „Selbstbedienungsladen“ für die Regierung sein - Deutliche Mautsteigerung in Deutschland - Transporteure mit neuem Asfinag-Aufsichtsrat zufrieden

Wien (APA) - Die heimischen Transporteure haben die Mauttarife nachrechnen lassen und sehen sich nun ihrer jahrelangen Kritik bestätigt: Sie zahlen zu viel Maut auf Autobahnen und Schnellstraßen. Geht es nach ihren Berechnungen, dann müssen die Tarife um 25 Prozent sinken. Alleine von 2008 bis 2016 hätten die Lkw- und Busbetreiber um 836 Mio. Euro zu viel bezahlt.

Das rechnete heute die WKÖ-Sparte Transport und Verkehr sowie der Fachverband Güterbeförderung in einer Pressekonferenz vor. So habe der durchschnittliche Mauttarif mit 36 Cent je Kilometer 28 Prozent über den Infrastrukturkosten gelegen. Sollte hier kein Einlenken bei Regierung und Asfinag stattfinden, dann werde auch ein Gang zum Europäischen Gerichtshof erwogen, erklärten die Branchenvertreter Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Peter Tropper, Geschäftsführer des Fachverbandes Güterbeförderung. Die EU-Kommission werde man jedenfalls von der Studie, die vom Prognos-Institut erstellt wurde, in Kenntnis setzen. Doch anstatt zumindest das Geld vollständig in den Straßenausbau und die Erhaltung zu stecken, sei auch noch eine Dividende von im Schnitt 100 Mio. Euro jährlich an den allgemeinen Staatshaushalt ausgeschüttet worden. Heuer gehen gar 170 Mio. Euro von der Asfinag ans Budget. Dieser „Selbstbedienungsladen“ müsse ein Ende haben, so Klacska. Er hofft auf eine neue Wegekostenberechnung heuer oder zumindest im nächsten Jahr. Die bisherige sei seit dem Jahr 2000 nicht mehr grundlegend aktualisiert worden. Tropper betonte heute, dass Österreich das am höchsten bemaute Land innerhalb der EU ist.

Wobei hierbei Konkurrenz aus Deutschland zu erwarten ist. Mit 1. Juli wird die derzeit auf Autobahnen und 2.300 Kilometern Bundesstraße geltende Maut für Lkw über 7,5 Tonnen auf das ganze Bundesstraßennetz ausgedehnt, das sind 39.000 Kilometer, die Mehreinnahmen sollen sich bei 2 Mrd. Euro bewegen. Mit 1. Jänner 2019 werden außerdem die Mautsätze geändert, was noch einmal eine Milliarde Euro in den Deutschen Staatshaushalt spülen soll, berichtete gestern die Deutsche Presse Agentur.

Allerdings sind das deutsche und das österreichische Mautmodell nur bedingt vergleichbar. Hierzulande gilt es für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen höchst zulässiges Gesamtgewicht, in Deutschland für Lkw über 7,5 Tonnen. Allerdings werden beim Nachbarn auch Bundesstraßen bemaute, in Österreich nur Autobahnen und Schnellstraßen. Gänzlich anders sei es bei den Bahnen aus, die auf der gesamten Strecke in Österreich ein Infrastrukturbenutzungsentgelt bezahlen. Peter Buchmüller, Branchensprecher des heimischen Handels, sprang heute den Frächtern zur Seite. „Auch bei der Maut gilt: Allzu viel tut gar nicht gut“, meinte er. Und er kritisierte, wie schon zuvor die Transporteure, die ihrer Meinung nach zu geringe Transparenz bei der Kostenkalkulation der Asfinag. Buchmüller sprach in einer Aussendung von einem „hausgemachten Preistreiber“. Die Mauteinnahmen der staatlichen Autobahnholding Asfinag erhöhten sich 2017 um 5,8 Prozent auf 2,03 Mrd. Euro. Bei den Pkw lag das Plus bei 2,4 Prozent auf 660 Mio. Euro, bei Lkw gab es einen Anstieg von 7,6 Prozent auf 1,37 Mrd. Euro. Die Asfinag finanziert sich vollständig aus Mauteinnahmen, heuer will sie 1,072 Mrd. Euro investieren.

An der Forderung nach einem eigenen Vertreter im Asfinag-Aufsichtsrat hielten heute die Transporteure nicht mehr fest. Durch die Neubesetzung zuletzt, unter anderem durch die WKÖ-Vizepräsidentin Martha Schultz, sei nun die Wirtschaft besser vertreten, so Klacska. An der Spitze des neuen Aufsichtsrates steht der als FPÖ-nahe geltende Welscher Jurist und Burschenschaftler Peter Franzmayr. Dass dies eine parteipolitische Umfärbung durch Verkehrsminister Norbert Hofer (FPÖ) gewesen sei, wie dies die Opposition kritisierte, wies Hofer zurück. Wie der VCÖ heute berichtet, ist der Lkw-Verkehr im 1. Quartal stark gestiegen. Bei 133 von 160 ausgewerteten Zählstellen nahm der Lkw-Verkehr heuer um mehr als zwei Prozent zu, bei 83 um mehr als vier Prozent, so der Verkehrsclub Österreich.

⇒ **Frächter fordern - Tirols LH Platter sieht Provokation**
APA, 4. Mai 2018

Frächter fordern - Asfinag kontert: Alles rechtlich korrekt

Utl.: Staatsholding: Dividende ist Entscheidung des Eigentümers - ÖBB: Mautüberschüsse in den Ausbau der Verladestellen von Lkws auf die Schiene investieren - AK: Lohndumping bekämpfen

Wien (APA) - Die Asfinag weist die Berechnung der Frächter, wonach die staatliche Autobahnholding um 25 Prozent mehr verrechnet als erlaubt, zurück. Sie verweist auf rechtliche Vorgaben "wie insbesondere der EU-Wegekostenrichtlinie und des Bundesstraßenmautgesetzes". Des weiteren dementiert die Asfinag, dass die Ermittlung der Wegekosten nicht dem heutigen Stand entspreche.

"Die Asfinag legt Wert darauf, mit Partnern und Stakeholdern - darunter auch mit der Wirtschaftskammer - in laufendem Kontakt zwecks Informationsaustausches zu stehen", teilte die Autobahnholding am Freitagnachmittag in einer Aussendung mit.

Zur Kritik an der Höhe der Asfinag-Dividende an den Staat hielt die Staatsholding fest: "Die Entnahme einer Dividende sowie die Höhe sind Entscheidungen des Eigentümers."

An den Eigentümer, sprich die Regierung, haben sich heute auch die Bundesbahnen gewandt. "Die ÖBB regen an, Mautüberschüsse von der Straße in den Ausbau der Verladestellen von Lkws auf die Schiene zu investieren und damit die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene zu attraktivieren. Das wäre ein sinnvoller Beitrag zur Klimaschutzstrategie der Bundesregierung und würde die Bevölkerung von Lärm und Emissionen entlasten", so die Bahn. Als Pilotregion für solche Projekte empfehlen die ÖBB die Brennerstrecke in Tirol.

Die Arbeiterkammer (AK) hielt heute zur Frächter-Forderung nach einer Mautabsenkung fest, dass die jetzigen Tarife "mehr als gerechtfertigt sind". Weniger Lkw-Maut locke nur noch mehr Güter-Transit-Verkehr nach Österreich und sei umweltpolitisch ein völlig falsches Signal. "Dass die Lkw-Maut kein Preistreiber ist, wie erneut behauptet, hat die AK schon mehrfach belegt: Bei den Endpreisen für die Verbraucher spielt sie keine Rolle, weil der Transportkostenanteil am Endprodukt im Schnitt um drei Prozent liegt", rechnete die Leiterin der AK Wien Verkehrsabteilung, Sylvia Leodolter, vor.

Offenbar gehe es den Unternehmen nur um eine finanzielle Entlastung im harten Wettbewerb. "Schon jetzt kommen 60 Prozent der Lkw auf den Autobahnen aus den Nachbarländern. Wenn die österreichischen Unternehmen wieder mehr Chancen auf dem Transportmarkt wollen, dann muss das Lohn- und Sozialdumping wirksam bekämpft werden", erklärte Leodolter.

↑ Frächter fordern - Asfinag kontert: Alles rechtlich korrekt APA, 4. Mai 2018



„Das Geheule ist scheinheilig“ Verkehr, 20. April 2018

6 THEMA DER WOCHE

„Das Geheule ist scheinheilig“

STRASSEN-GÜTERTRANSPORT: Kabotage-Fahrten wurden zu einem Geschäftsmodell entwickelt, kritisiert Christian Strasser, Spartenobmann Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Oberösterreich. Die EU sollte deshalb konsequenter handeln und wirksame Regeln dagegen aufstellen.

VON JOSEF HOLLER

Verkehr: Welche Themen brennen dem oberösterreichischen Transportgewerbe aktuell unter den Nägeln?

Christian Strasser: Das Jahr 2017 war für die Transportbranche ein Konjunkturbooster. Die Auftragslage ist im ersten Branchensurvey wiederholt zufriedenstellend. Doch der Fachkräftemangel hat die Transportbranche erfasst. Es fehlen in der Logistikbranche Fachkräfte, die ihre Lkw abgestellt haben und mögliche Aufträge nicht annehmen können, weil nicht ausreichend Fahrer zur Verfügung stehen. Es gehen leider weltweit mehr Lkwler in Pension, als junge Leute den Beruf wählen. Gründe dafür sind neben der demographischen Entwicklung das immer noch ausbleibende Image des Lkwlerberufs. Die Transportbranche ist generell eine attraktive Branche. Eine aktive Beteiligung an der Kampagne „Freude an der Road“ sollte daher für jeden Transportunternehmer eine Selbstverständlichkeit sein.

Wie präsentiert sich die Situation im Kabotage-Bereich?

Strasser: Genau dieses entscheidende Thema führt den Handel über der heimischen Transportbranche erheblich. Kabotage wird von allen, wie man es nennt, als Güterbeförderung im Ausland gar nicht kosten. Das ist ein großes Problem. Die EU-Güterbeförderung ist ein Teufelskreis. Industrie und Ver-

kehr: Welche Themen brennen dem oberösterreichischen Transportgewerbe aktuell unter den Nägeln?

Christian Strasser: Das Jahr 2017 war für die Transportbranche ein Konjunkturbooster. Die Auftragslage ist im ersten Branchensurvey wiederholt zufriedenstellend. Doch der Fachkräftemangel hat die Transportbranche erfasst. Es fehlen in der Logistikbranche Fachkräfte, die ihre Lkw abgestellt haben und mögliche Aufträge nicht annehmen können, weil nicht ausreichend Fahrer zur Verfügung stehen. Es gehen leider weltweit mehr Lkwler in Pension, als junge Leute den Beruf wählen. Gründe dafür sind neben der demographischen Entwicklung das immer noch ausbleibende Image des Lkwlerberufs. Die Transportbranche ist generell eine attraktive Branche. Eine aktive Beteiligung an der Kampagne „Freude an der Road“ sollte daher für jeden Transportunternehmer eine Selbstverständlichkeit sein.

Chance zu gemeinsamen Bewältigung eines steigenden Güterverkehrs. Die Leistungsleistung beider Verkehrsträger muss dabei gefördert werden. Im Güterverkehr darf es kein „oder“ zwischen Straße/Schiene, sondern nur ein „und“ geben. Österreich hat den höchsten Schienenanteil am Modal Split aller Länder in der EU und das gilt es, im Interesse aller Beteiligten, zu halten. Dazu brauchen wir ein hohes Engagement aller Beteiligten für beide Verkehrsträger. Die Kontrolle der Zukunft müssen für Schiene und Straße vorgegeben werden.

Welche Forderungen richtet die oberösterreichische Transport-

wirtschaft an die Regierung?

Strasser: Auf einem einfachen Punkt bin ich geeicht, sage ich. Wenn wir als gewerblich-mittelständische Unternehmen im Kapazitäts- und Strukturmarkt festgeschrieben sind, sollte planmäßig und nach umgeplant werden, und die entsprechenden Anreize dürfen nicht durch nicht-relevante Anti-Mobilitätsmaßnahmen zerstört werden. Als Beispiel für diese neuen Anreize sehe ich die Senkung des Steuern- und Abgabenlasten, Begünstigung der Verkehrsunternehmen bei Infrastrukturprojekten, Begünstigung von Mehrfachfahrten im Straßengüterverkehr und flexiblen Arbeitszeiten. Auch wollen wir einen Sitz im Aufsichtsrat/Beirat, damit die Transportbranche jährlich zwei Milliarden Euro an Maut bezahlt. Das derzeit stark ansteigende und die damit verbundene Blockade der Arbeitsmarkterweiterung ist ebenfalls der Trend der Wirtschaft.

Wie bringt man in Oberösterreich die Raumordnung mit dem Verkehr nach, Ausbau der Infrastruktur unter einem Hut?

Strasser: Die Balance zwischen Verkehr und Raumordnung ist wichtig. Im Regierungsprogramm ist das Ziel einer stärkeren Verkehrsplanung angeführt. Neben der Infrastruktur umgewandelt wird und nicht zur „Veränderungsphase“ verkommen soll, liegt hohes Potenzial darin. In Oberösterreich sind die Kontrolle der Zukunft für Straße und Schiene definiert.

gibt es darum, das auch planmäßig umzusetzen und sich nicht von professionellen Gegnern vor sich herreiben zu lassen. Hier gibt es Aufholbedarf von der Kammer. Gerade bei der EU-Kommission: Die größte Herausforderung für die Realisierung von Mobilität ist ein Balance mit der Umwelt festzustellen. Freie Fahrt immer und überall ohne Grenzen wird es geben können. Das muss aber nicht nur für den Berufsverkehr, sondern insbesondere auch für den Individualverkehr gelten. Und wenigstens alle ein Interesse an Klimaschutz (Emissionsbegrenzung usw.) haben werden, dürfen wir uns heranziehen. Auch dieses Thema sollte die Bundesregierung laut ihrem Programm im Vision haben.

Wie steht es generell um den Status quo in Sachen Verkehrsinfrastruktur in Oberösterreich?

Strasser: Wie wir dringend im Zentrum brauchen, ist der Bau der A26 Summ-Wetting und die Schaffung einer Ostumfahrung um Linz sowie für den Güterverkehr die Anbindung der Westbahnstrecke an den Oberen Flughafen und den Erhalt der Anschlussbahnen. Massimo Nachreiterhoff gilt es insbesondere bei den Doradstrassen. Bei Zufahrten wird der Bau einer A. Doradstrasse gefördert, was dem vergangenen Jahr haben wir sogar nur mehr zwei Brücken – so stehen zur Sanierung an.

Vielen Dank für das Gespräch!

Verkehr 120, April 2018 | Nr. 16

THEMA DER WOCHE 5

„Österreich ist das am höchsten bemaute Land innerhalb der EU“

STRASSEN-GÜTERTRANSPORT: Peter Michael Tropper, Geschäftsführer des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe in der Wirtschaftskammer Österreich, sieht gute Chancen für den Güterverkehr im neuen Regierungsprogramm und geht auf Fragen der aktuellen Verkehrssituation in Österreich ein.

VON CLAUDIA HERLE

Wie beurteilen Sie die aktuelle Situation des Güterverkehrs? Peter Michael Tropper: Ich sehe den absolut dringenden Bedarf, den Nachschub neu zu evaluieren. Hier besteht die größte Herausforderung in der Branche, dass dieser antiquierte Regelung in einem aktuellen Bezug gesetzt werden kann. Ganz besonders im Bereich des Lebensmittelsverkehrs wachsen wir uns deutliche Entwicklungen, der Rahmenbedingungen, die derzeit große Schwierigkeiten mit sich bringen und dem Transport selbst ein wenig. Hier liegt auch ein enormes Einsparungspotenzial, weil unserer Einschätzung nach die Befrachtung von derzeit zwei Mann ohne Probleme auf eine Ein-Mann-Befrachtung reduziert werden könnte. Abgesehen von leeren Lkw besteht in Österreich ebenfalls ein enormes Nachschubpotenzial, und wir sehen, dass der Gesetzgeber im Zusammenhang mit Lärmemissionen sehr früh reagiert hat. Mit der überzogenen Entwicklung der Fahrzeuge besteht hier also ein absoluter Handlungsbedarf, die einfließende Lärmemissionen künftig eigentlich nur über Nachfahrten gewährleistet bieten kann. Und niemand möchte, dass die Regeln leer bleiben.

den sich schon jetzt zuerst an dem Stadtbereich. Auch bei der Flächennutzung sehen wir eine klare Tendenz hin zu Wohnflächen, was die Gewerbeflächen in die Peripherie drängt. Gerade in Wien gibt es bereits eine beträchtliche Menge verkehrsbedürftiger Zonen, aus denen man Industrie und Gewerbe verdrängen möchte. Das ist aber natürlich eine politische Entscheidung.



Die Kompetenz von Straße auf die Schiene ist ein politisches Thema, das fortgeführt werden muss. Tropper: Peter Michael Tropper

Welche Maßnahmen wünschen Sie sich für den Güterverkehr?

Tropper: Ich sehe vor allem hinsichtlich der Abmessungen und Gewichte eine große Notwendigkeit, aber zu werden. Wir fordern viel längeren die Zulassung von Lkw-Lkw, die nicht mit den größeren Gütern zu verwechseln sind. Lkw-Lkw können bei einer Gesamtlänge von 25 Metern bei gleichbleibender Gewichte nicht so schnell für großformatige Transporte eingesetzt werden. Das wird sich direkt auf die Zahl der Fahrer aus. Nachdem die Infrastruktur eine endgültige Kapazität hat, sehen wir eine ab-

solute Notwendigkeit dafür, sie so zu nutzen, wie sie genutzt werden können. Untersuchungen in Deutschland haben gezeigt, dass mit der Zulassung von Lkw-Lkw rund ein Drittel der Fahrer im Güterverkehr eingespart wird. Man kann hier also nicht mit vollen Konzepten auf eine geringfügige Situation reagieren – wir erfahren uns hier neue Impulse von politischer Seite.

Stichwort Politik und Brenner?

Tropper: Die sogenannte „Korridor“- und ist ein politisches Schlagwort, aber keine Lösung. Österreich ist schon jetzt das am höchsten bemaute Land innerhalb der EU. Wir sehen gerade am Beispiel der jenseitigen Mautbefreiungen, dass es hier überhaupt keinen Effekt hinsichtlich der Verkehrssituation gibt. Transport ist eine Dienstleistung, eine Veranlassung, während der Konsum. Außerdem sind wir innerhalb der EU eine ganz klare Wegkosten-Richtlinie gebunden. Das heißt, dass Maut kein der Faktor sein kann, über den der Verkehr reduziert wird. Ich glaube, man kann sich hier durchaus ein Beispiel an den Schienenunternehmen nehmen: dort die Gewichtsmittel im Güterverkehr angehoben werden, haben sich die Fahrer reduziert.

Und die Verlagerung von der Straße auf die Schiene?

Tropper: Wir glauben, dass es wichtig ist, Verkehrsströme zu konsolidieren. Allerdings ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ein

politisches Thema, das herangebracht werden muss. Gerade der Bundes-Landschaft, die gut funktioniert hat, wurde konsequent demontiert. Indem man u. a. Nebenlinien nicht mehr in Betrieb gehalten hat, hat man Verstand für heimische wirtschaftliche Überlegungen. Aber man kann nicht politisch eine Verlagerung fördern und gleichzeitig den ÖBB die Unterstützung verweigern.

Wie schätzen Sie die Chancen ein, die Klimadebatte zu erreichen?

Tropper: Ich glaube nicht, dass es ohne einen ganzheitlichen Ansatz der wolkigsten Art die Bereiche betreffen wird. Ich bezog mich auf die E-Mobilität, es ist notwendig, die gewerblichen Fahrzeugbedingungen zu verbessern, sich eine eigene Klassifizierung für E-Fahrzeuge einzuführen bei der

Einführung alternativer Energien muss es. Gerade der Bereich der E-Mobilität ist ein absolut zentraler Baustein in der Hand, doch es fehlen die personellen Ressourcen des unzureichenden Anteils der Finanzkraft entsprechende Ressourcen dafür zur Verfügung können sich das Problem von selbst lösen.

Stichwort: Entsendenderlinie ...

Tropper: Innerhalb der EU gibt es eine sehr unterschiedliche Sicht auf dieses Thema. Im Moment sehen wir eine negative Spirale, und eine Eingangssteuer in weiterer Ferne. Dabei haben wir in Österreich mit dem Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz ein absolut zentraler Baustein in der Hand, doch es fehlen die personellen Ressourcen des unzureichenden Anteils der Finanzkraft entsprechende Ressourcen dafür zur Verfügung können sich das Problem von selbst lösen.

Vielen Dank für das Gespräch!

⇒ „Österreich ist das am höchsten bemaute Land innerhalb der EU“ Verkehr, 20. April 2018

WIEN-SÜD:
im besten Lage steht eine

Spedition zum Verkauf

Beteiligung möglich
Umsatz ca. € 6,5 Mio
Unternehmen ist schuldentfrei
Umschlaggeber vorhanden
Über 20 Jahre am Markt vertreten
langjährige Geschäftsbeziehungen
guter Branchen- und Kundennetz

Die Spedition wurde im Jahr 2017 gegründet und ist seitdem im Geschäft.

Boxen stopp

WKÖ-Buchmüller: „Hohe Straßenmaut in Österreich ist ein hausgemachter Preistreiber“

Utl.: Branchensprecher des heimischen Handels: „Auch bei der Maut gilt: Allzu viel tut gar nicht gut“ – Kritik an mangelnder Transparenz bei Erlösen aus der Maut für Lkw und Busse =

Wien (OTS) – In Österreich übersteigen die Mauterlöse aus dem Lkw-Verkehr (Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen) wohl die Infrastrukturkosten für die Autobahnen und Schnellstraßen, die diesen Fahrzeugen zuzurechnen sind. „Oder anders ausgedrückt: „Die Maut auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen ist zu hoch“, sagt Peter Buchmüller, Obmann der Bundessparte Handel der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ). „Denn auch bei der Maut gilt: Allzu viel tut gar nicht gut.“

Da legen Untersuchungen und Analysen zur Straßenmaut in Österreich nahe, die von der Prognos AG und dem Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV) im Auftrag der Bundessparte Transport und Verkehr der WKÖ, des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe sowie der Arbeitsgemeinschaft Internationaler Straßenverkehrsunternehmen Österreichs (AISÖ) durchgeführt wurden.

„Die Mautbelastung auf Österreichs Straßen ist ein hausgemachter Preistreiber, der Waren unnötig verteuert“, hält Handelsobmann Peter Buchmüller dazu fest. Und weiter: „Zu hohe Mauttarife in unserem Land treffen nicht nur die Verkehrswirtschaft, sondern den Handel genauso. Und damit auch die Konsumentinnen und Konsumenten“, ruft der Branchensprecher des heimischen Handels in Erinnerung, der die Initiative der heimischen Verkehrswirtschaft zur Maut-Reduktion in Österreich unterstützt.

Nicht nachvollziehbar und ebenfalls Anlass für Kritik ist für den Unternehmer und Interessenvertreter weiters die Tatsache, dass in Österreich der Einblick in die Mauttarifberechnungen sowie in die ihnen zugrundeliegenden Daten verwehrt ist. „Im Gegensatz dazu sind in Deutschland und der Schweiz die Wegekostenrechnungen beziehungsweise die Grundlagen für die Mautberechnung öffentlich zugänglich – und damit auch Gegenstand fachwissenschaftlicher, aber auch gerichtlicher Auseinandersetzungen.“ (PWK333/JHR)

↑ **WKÖ-Buchmüller: „Hohe Straßenmaut in Österreich ist ein hausgemachter Preistreiber“**
OTS, 4. Mai 2018

↓ **Österreichs Industrie sieht Standortnachteil durch hohe Lkw-Maut**
OTS, 4. Mai 2018

Österreichs Industrie sieht Standortnachteil durch hohe Lkw-Maut

Utl.: „Hohe Tarife belasten österreichische Industriebetriebe über Gebühr“, kritisiert Siegfried Menz, Obmann der Bundessparte Industrie =

Wien (OTS) – Die heute, Freitag, präsentierte Prognos-Studie habe „von außen bestätigt, was man in der Industrie schon lange vermutete: Österreichs Mauttarife für den Gütertransport sind zu hoch“, sagt Sigi Menz, Obmann der Bundessparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ). Das sei ein Standortnachteil und belaste die österreichischen Industriebetriebe über Gebühr.

„Wir schließen uns daher der Forderung der Bundessparte Transport und Verkehr an, die Mauttarife deutlich zu senken“, sagt der Industrie-Obmann. Gerade für exportorientierte Unternehmen sei es nicht nachvollziehbar, warum ein in Österreich per Lkw gefahrener Kilometer wesentlich mehr koste als in den Nachbarländern. „Gerade in Zeiten schwierig kalkulierbarer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen brauchen wir nicht noch zusätzliche, rein österreichische Handelserschwerisse“, sagt Menz, der außerdem mehr Kostenwahrheit durch Offenlegung der dem Lkw-Verkehr zurechenbaren Infrastrukturkosten fordert. (PWK335/DFS/JHR)

ASFINAG: Kritik der Bundessparte Transport und Verkehr an der Mauttarifrechnung nicht nachvollziehbar

Utl.: Tarifberechnungen erfolgen unter Einhaltung der strikten rechtlichen Vorgaben und Gesetze =

Wien (OTS) – Die ASFINAG stellt klar: die Berechnung der Mauttarife erfolgt auf Basis der rechtlichen Vorgaben wie insbesondere der EU-Wegekostenrichtlinie und des Bundesstraßenmautgesetzes. Die Berechnungen der Mauttarife für Lkw und Busse orientieren sich an diesen strikten Vorgaben.

Für die ASFINAG steht fest:

~

* Die ASFINAG ermittelt die Tarife in Übereinstimmung mit den rechtlichen Grundlagen der EU-Wegekostenrichtlinie. Zur Überprüfung der Angemessenheit der Tarife werden diese und ihre Berechnungsgrundlagen regelmäßig aktualisiert bzw. evaluiert. Dies wurde auch in der Vergangenheit gewissenhaft durchgeführt.

* „Die generelle Methodik der österreichischen Wegekostenermittlung und der darauf basierenden Mauttarifberechnungen entspricht in ihrer Struktur dem Stand der Technik. Der Aufbau und die Abfolge der heutigen Mauttarifberechnung sind logisch und zielführend“. Dies wurde der ASFINAG im Jahr 2013 von der „ProgTrans AG“ und somit durch externe Experten klar bestätigt. Alle Berechnungsgrundlagen wurden in einem umfassenden Projekt im Jahr 2015 unter Einbindung von unabhängigen Experten erneut überprüft und aktualisiert. Auch in den Jahren davor gab es regelmäßige Aktualisierungen der Mauttarifrechnung. Die ASFINAG legt Wert darauf, mit Partnern und Stakeholdern – darunter auch mit der Wirtschaftskammer – in laufendem Kontakt zwecks Informationsaustausches zu stehen.

* Die Methodik zur Mauttarifiermittlung ist anerkannt und entspricht den strengen Vorgaben und Rahmenbedingungen. Das bedeutet: es erfolgt eine Ermittlung der Tarife durch externe Experten nach wissenschaftlichen Grundsätzen.

* Die von der Wirtschaftskammer dargestellten Tarifrechnungen beruhen, wie die Wirtschaftskammer selbst ausführt, „auf Indizien und eigenen Modellrechnungen“.

* Die Entnahme einer Dividende sowie die Höhe sind Entscheidungen des Eigentümers. Die ASFINAG verwendet die Jahresüberschüsse für Neubau und die Erhaltung der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen.

~

Zwtl.: ASFINAG reinvestiert Mauterlöse in die heimische Infrastruktur

Die ASFINAG betreibt über 2.200 Kilometer an Autobahnen und Schnellstraßen und finanziert sich dabei ausschließlich über Maut- und Vignetteneinnahmen. Mehr als 60 Prozent der Fahrleistung entfällt dabei auf Lkw mit ausländischen Kennzeichen. Das bedeutet: die ASFINAG erhält keinerlei Zuschüsse durch den Bund. Die ASFINAG legt großen Wert auf einen verantwortungsvollen Umgang mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen. Im Einklang mit der Unternehmensstrategie werden die zur Verfügung stehenden Mittel in enger Abstimmung mit dem Eigentümer eingesetzt.

↑ **ASFINAG: Kritik der Bundessparte Transport und Verkehr an der Mauttarifrechnung nicht nachvollziehbar**
OTS, 4. Mai 2018

AK zu Mautkosten: Lkw-Maut muss auch Lkw-Folgekosten ausgleichen

Utl.: Niedrigere Maut heißt noch mehr Transitverkehr und bringt keine Entlastung bei Konsumentenpreisen =

Wien (OTS) - „Die Lkw-Maut-Höhe in Österreich ist mehr als gerechtfertigt“, sagt die Leiterin der AK Wien Verkehrsabteilung, Sylvia Leodolter. Den Forderungen der österreichischen Frächter, die Autobahn-Maut zu reduzieren, hält die AK entgegen: Weniger Lkw- Maut lockt nur noch mehr Güter-Transit-Verkehr nach Österreich und ist umweltpolitisch ein völlig falsches Signal. Dass die Lkw-Maut kein Preistreiber ist, wie erneut behauptet, hat die AK schon mehrfach belegt: Bei den Endpreisen für die Verbraucher spielt sie keine Rolle, weil der Transportkostenanteil am Endprodukt im Schnitt um 3 Prozent liegt.

Offenbar geht es den Unternehmen nur um eine finanzielle Entlastung im harten Wettbewerb. Schon jetzt kommen 60 Prozent der Lkw auf den Autobahnen aus den Nachbarländern. „Wenn die österreichischen Unternehmen wieder mehr Chancen auf dem Transport-markt wollen, dann muss das Lohn- und Sozialdumping wirksam bekämpft werden“, er-klärt Leodolter. Dafür sollten sich die Frächter gerade jetzt auf europäischer Ebenen ein-setzen.

„Außerdem wäre es viel wichtiger, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern“, verweist Leodolter auf die aktuelle Diskussion um die integrierte Klima- und Energiestrategie. Die Lkw-Maut decke die Folgekosten des Lkw-Verkehrs bei weitem nicht ab: „Es geht nicht nur um Straßen, sondern auch um die Menschen in Österreich, die entlang dieser Straßen leben. Die Umweltschäden und die daraus resultierenden höheren Gesundheitskosten zahlt nach wie vor zum großen Teil die Allgemeinheit“, so Leodolter. „Eine Angleichung der Lkw-Maut nach unten ist zum Nachteil der Menschen in Österreich, die unter dem steigenden Lkw-Verkehr auf den Autobahnen leiden. Außerdem wurden Struktur, Höhe und Berechnung der Mauttarife von der EU-Kommission anerkannt.“

⇒ **AK zu Mautkosten: Lkw-Maut muss auch Lkw-Folgekosten ausgleichen**
OTS, 4. Mai 2018

⇓ **ÖBB: Mautüberschüsse von der Straße ökologisch sinnvoll in Ausbau von LKW Verladestellen auf die Schiene investieren**
OTS, 4. Mai 2018

ÖBB: Mautüberschüsse von der Straße ökologisch sinnvoll in Ausbau von LKW Verladestellen auf die Schiene investieren

Wien (OTS) - Die ÖBB regen an, Mautüberschüsse von der Straße in den Ausbau der Verladestellen von LKWs auf die Schiene zu investieren und damit die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene zu attraktiveren. Das wäre ein sinnvoller Beitrag zur Klimaschutzstrategie der Bundesregierung und würde die Bevölkerung von Lärm und Emissionen entlasten. Als Pilotregion für solche Projekte empfiehlt sich die Brennerstrecke in Tirol.

Die ÖBB sind für Gespräche mit der Bundessparte und ihren Mitgliedern offen und werden gerne konkrete Vorschläge für verbesserte Verlagerungsmöglichkeiten erarbeiten.

Transporteure fordern Millionen an Maut zurück

„Abzocke“. Laut Studie haben heimische Lkw- und Bus-Betreiber rund eine Milliarde zuviel gezahlt

Sind die derzeit für Lkw und Autobusse gültigen Mautsätze gerechtfertigt? Das fragt sich Alexander Klacskas, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der WKO. Die Branche habe schon länger das Gefühl, dass sie zu hohe Tarife zahle, nun sei das durch eine eigens in Auftrag gegebene Studie bestätigt worden, sagt Klacskas.

Laut Studie hätten die Mauttarife ab 2014 deutlich absinken müssen, da diese stark von den Kreditzinsen abhängen und die Zinsen seither stark gesunken sind. Dies sei vom Verkehrsministerium beziehungsweise der Asfinag offenbar nicht weitergegeben worden, weshalb die Branche allein 2015 und 2016 rund 540 Millionen Euro zuviel gezahlt habe. Seit 2008 sollen es sogar 836 Millionen Euro gewesen sein, andere Berechnungen kommen auf 1,3 bis 1,5 Milliarden Euro.

Drastische Worte findet Peter Topper, Geschäftsführer des Fachverbands Güterbeförderungsgewerbe. „Die Mautzahler sind mit überhöhten Tarifen nach Strich und Faden betrogen und abgezockt worden.“ Die Branche habe keine Möglichkeit, sich zu helfen, da ihr keine Auskunft über die Berechnung der Mauttarife gegeben werde. Es handle sich um eine bewusste Verschleierung, Maut werde als Selbstbedienungsladen für die Budgetbeschaffung gesehen.

Rechtliche Schritte Topper bezweifelt, dass die Tarifberechnung EU-konform ist und kündigt weitere Schritte, wie den Gang vor den Europäischen Gerichtshof, an. Die Branche fordert eine transparentere Berechnung sowie die Rückzahlung der Überzahlung. Diese solle für Aus- und Weiterbildung verwendet werden, um dem Fahrermangel zu begegnen.

Für die Infrastrukturgesellschaft des Bundes ist die Kritik nicht nachvollziehbar: „Die Berechnung der Mauttarife erfolgt auf Basis der rechtlichen Vorgaben wie der EU-Wegekostenrichtlinie und des Bundesstraßenmautgesetzes“, so die Asfinag. Vom Verkehrsministerium gab es bis Redaktionsschluss keine Antwort. Thomas Pressberger

⇒ **Transporteure fordern Millionen an Maut zurück**
Kurier, 5. Mai 2018

Bei der FAIR TRANSPORT BUCHER OG ist der Name Programm, denn die Unternehmensführung des Transporte-Start-Ups legt großen Wert auf Fairness in sämtlichen Bereichen. Gemeinsam mit ihren gut geschulten Mitarbeitern bieten Petra und Manfred Bucher alles rund um Übersiedlungen und Entrümpelungen an.



Fairer Komplettservice

Nach langen Gesprächen entschied sich das Ehepaar Petra und Manfred Bucher für die Selbstständigkeit und gründete im April 2018 die FAIR TRANSPORT BUCHER OG. Die beiden bringen die besten Voraussetzungen dafür mit. So war Petra Bucher als gelernte Speditionskauffrau bereits seit Jahren unter anderem als Geschäftsführerin in der Branche tätig und Elektrotechniker Manfred Bucher im internationalen Management. Unterstützt werden die beiden von Tochter Vanessa, die als Social Media Managerin und Content Creator für das Transportunternehmen tätig ist.

Rundum-Paket

„Unsere Auftraggeber müssen sich um nichts Gedanken machen, denn wir kümmern uns nicht nur um den Transport, sondern um alles, was zu Übersiedlungen und Entrümpelungen dazu gehört: Vom sachgemäßen Verpacken über den Ab- und Aufbau der Möbel sowie der elektronischen Demontagen und Montagen bis hin zum Einholen von Genehmigungen beispielsweise bei Halte- und Parkverboten“, betont Petra Bucher und

ergänzt: „Selbstverständlich kümmern wir uns auch um die fachgerechte Entsorgung und hinterlassen die Wohnungen besenrein.“ Die FAIR TRANSPORTE BUCHER OG hebt sich darüber hinaus mit einem überdurchschnittlichen Versicherungsschutz, inklusive Umzugsgut- und Haftpflichtversicherung von vielen Mitbewerbern ab. Durch den klug gewählten Standort in der Styriastraße wird den Kunden zudem eine Zwischenlagerungsmöglichkeit geboten. „Flexibilität ist ein wichtiger Faktor, um die Kosten in Grenzen zu halten und nicht auf den Kunden umzuwälzen“, betont Petra Bucher.

Schwarze Schafe

Während die beiden Geschäftsführer großen Wert auf Professionalität, geschulte Mitarbeiter und Transparenz legen, werfen sie einen kritischen Blick in Richtung unseriöser Anbieter und die Auflagen in der Branche: „Da quasi Jeder ein Unternehmen mit Kleintransportern gründen und führen darf, sollten sich, meines Erachtens nach, jene Firmen, die Qualität bieten und Kunden nicht abzo-

cken, vernetzen“, so Manfred Bucher. „In Wien gibt es beispielsweise das Kleintransport-Gütesiegel, dessen Erhalt unter anderem diverse Schulungen voraussetzt.“ Bucher wünscht sich ein solches auch für Graz, damit Kunden seriöse Anbieter schneller von den „schwarzen Schafen“ unterscheiden können.

„In Deutschland gibt es den Umzugsfacharbeiter als Lehre. Da es das bei uns leider nicht gibt, organisieren wir interne Ausbildungen für unsere Mitarbeiter“, erklärt Manfred Bucher und ergänzt: „Derzeit sind wir auf der Suche nach einer mobilen Masseurin für unser Team, denn Mitarbeiter sind für uns, auf Augenhöhe mit den Kunden, das Wichtigste.“ Gerade in einer Branche, in der die Löhne nicht so hoch sind, müsse man sich zusätzliche Anreize für Mitarbeiter überlegen, so Bucher, denn er möchte seine Mitarbeiter langfristig im Unternehmen halten.

Wertschätzung

Zudem spielt für das FAIR-Transport-Team wertschätzende Kommunikation eine wichtige Rolle. Dazu



Verantwortlich für die Fotos:
FAIR TRANSPORT / Vanessa Bucher

gehört auch, dass alle Mitarbeiter mit Funk verbunden sind und somit nicht – wie sonst üblich – herumschreien müssen. „Arbeit erleichtern“ lautet das Unternehmens-Credo, weshalb mit diversen Hilfsmitteln, wie Kreuztragegurte oder zukünftig einem elektronischen Treppensteiger, die Mitarbeiter geringeren Belastungen ausgesetzt sind. Vielleicht mit ein Grund, warum bei diesem Start-Up steiermarkweit die

Wordrap



Geschäftsführerin Petra Bucher

Was macht Petra Bucher an ihrem Beruf besonderen Spaß?

- Der Kundenkontakt, die Abwechslung, die Zusammenarbeit mit meinem Mann und unserem motivierten Team

Wären Sie kein Frächter ...

- ... wäre ich in der Gartengestaltung oder im Möbeldesign

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

- Das Kleintransport-Gütesiegel inklusive Unternehmerprüfung einführen

Wordrap



Geschäftsführer Manfred Bucher

Was macht Manfred Bucher an seinem Beruf besonderen Spaß?

- Die Zusammenarbeit mit meiner Frau, die Selbstständigkeit und begeisterte Kunden

Wären Sie kein Frächter ...

- ... wäre ich Elektronikentwickler

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

- Verpflichtenden Mindestausbildung einführen

erste Frau hauptberuflich beim Übersiedeln mitanpackt.

„Um einen effizienten Umzug an nur einem Tag zu garantieren, führen wir vorab Besichtigungen durch und planen die Anzahl der Mitarbeiter sowie die geeigneten Transportmittel genau“, erklärt Petra Bucher und betont abschließend: „Wir bieten individuelle Lösungen an und haben daher für jedes Budget die beste Variante!“



Factbox

Firma:
FAIR TRANSPORT BUCHER OG

Geschäftsführer:
Petra und Manfred Bucher

Sitz:
Styriastraße 6
8042 Graz
T: 0681/817 818 36
M: office@fairtransport.at

Gründungsjahr: 2018

Mitarbeiter:
Je nach Bedarf bis zu 10

Fuhrpark:
Je nach Bedarf bis zu 5 Fahrzeuge

Tätigkeitsfeld:
Umzugslogistik, Privat-, Büro-, und Standortsiedlungen, Entrümpelungen, Räumungen, Entsorgung, elektrotechnische De- und Montage im Zuge von Übersiedlungen



Regional, flexibel, individuell

Vor 25 Jahren wurde die Lenz GmbH & Co.KG gegründet, heute ist sie ein wichtiger Partner für viele steirische Unternehmen. Vor allem mit ihren individuellen und flexiblen Lösungen auf regionaler Ebene punktet das Unternehmen rund um Geschäftsführer Christian Lenz bei seinen Kunden.

Eigentlich war der Jurist Christian Lenz in der Rechtsabteilung einer Spedition tätig. Doch was als Unterstützung im elterlichen Betrieb – neben dem eigentlichen Job – begann, endete im Jahr 2012 mit der Übernahme der Geschäftsführung der Lenz GmbH & Co.KG.

„Als mein Vater den Betrieb im Jahre 1993 gründete, lag der Schwerpunkt im internationalen Fernverkehr“, erzählt Christian Lenz und ergänzt: „Ungefähr seit der Jahrtausendwende führen wir nationale Schüttgut-

transporte durch und fokussieren uns auf Regionalität“. So kommen die Hauptkunden der Lenz GmbH & Co.KG primär aus der Steiermark und hier wiederum aus dem Bereich der kommunalen Entsorgung. Für diese wird der Transport von Kunststoff- und Metallverpackungen sowie Müll, die in weiterer Folge zu Sekundärrohstoffen aufbereitet werden, durchgeführt. „Des Weiteren fahren wir auch mit Altpapier, Holz und dergleichen und erledigen eigentlich alle klassischen Schubboden-Transporte“, erklärt Lenz.

Komplettlösungen wichtig

„Unsere Branche erfordert einerseits immer kurzfristigeres Handeln und man muss immer flexibler reagieren können“, so der Geschäftsführer. „Andererseits geht es mittlerweile meist nicht mehr nur um den Transport von einem Ort zum anderen, sondern wir müssen den Kunden Komplettlösungen anbieten.“ Da Lenz GmbH & Co.KG meist im Großraum Steiermark unterwegs ist, können Transportanfragen individuell und kurzfristig durchgeführt werden.

Wordrap



Geschäftsführer Mag. Christian Lenz

Was macht Ihnen an Ihrem Beruf besonders Spaß?

Unsere Herausforderungen sind meist kurzfristiger Natur, die Erfolgserlebnisse aufgrund guter Ergebnisse machen große Freude

Wären Sie keine Frächter ...

- ... wäre ich Jurist

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

- Vor allem auf regionaler Ebene: mehr Miteinander und weniger Gegeneinander

Factbox

Firma:
LENZ GmbH & Co.KG

Geschäftsführer:
Mag. Christian Lenz

Sitz:
Puntigamer Straße 127
8055 Graz
T: 0316/40 34 12
M: christian-lenz@gmx.at

Gründungsjahr: 1993

Mitarbeiter: 7

Fuhrpark: 7

Tätigkeitsfeld:
regionale Schubboden-Logistik

Lenz legt dabei großen Wert auf den Dienst am Kunden: „Durch viel persönlichen Einsatz und den tollen Einsatz unserer Mitarbeiter heben wir uns von den Mitbewerbern ab“, erklärt der Geschäftsführer und ergänzt: „Verlässlichkeit meinerseits sowohl gegenüber den Kunden als auch gegenüber den Mitarbeitern ist essenziell. Wenn mein Team weiß, dass es sich auf mich verlassen kann und ich mich auf sie, dann merken das auch unsere Kunden.“ Mitarbeiter seien das wichtigste Kapital, sagt Lenz.

Attraktivität steigern

„Meiner Meinung nach wird der Mangel an Fahrpersonal in der nahen Zukunft die größte Herausforderung sein, denn immer weniger Menschen wollen den Beruf, der eben kein klassischer Nine-to-five-Job ist, ausüben“, so Lenz. Der Vorteil der Lenz GmbH liege jedoch auch in puncto Arbeitsbedingungen in der regionalen Tätigkeit des Unternehmens, denn im Regelfall können

die Mitarbeiter jeden Abend nach Hause gehen und müssen nicht, wie sonst üblich, im Lkw übernachten. „Trotzdem ist es schwer an Fahrer zu kommen und es fehlt auch am Nachwuchs, den man selbst ausbilden könnte“, erklärt Lenz und betont: „Es wäre wichtig, dass der Beruf wieder attraktiver und damit auch das Image verbessert wird!“

Ausblick

Lenz zeigt sich mit der derzeitigen Unternehmensgröße zufrieden: „Derzeit besteht unser Fuhrpark aus sieben Fahrzeugen und das ist – zumindest im Moment – eine optimale Größe für unseren Betrieb.“ Für den Geschäftsführer erweist sich organisches Wachstum als beste Strategie.



Geballtes Wissen unter einem Dach

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

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

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



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

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



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

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

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

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

Ihre Vorteile auf einen Blick

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

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



AMS
AUTOMOTIVES & INDUSTRIES

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

Wir bieten Ihnen:

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

ALLTRUCKS
TRUCK & TRAILER SERVICE



KNORR-BREMSE



BOSCH



Frächtertagung

2018

**am 15. September
VORMITTAG**

**Leistungsschau
und
Fachgruppentagung
stehen im Zeichen
von Alternativantrieben**



**IM FOKUS:
Alternativantriebe**

**Elektro
Hybrid
Gas**

**Messe Graz
Stadthalle**

**9 Uhr: Ausstellungsbeginn
10:30 Uhr: Tagungsbeginn**

berufskraftfahrer weiterbildung



Profis am Steuer Ihr wirtschaftlicher Erfolgsfaktor

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

***Module ab € 89**
Preis pro Person, exkl. MwSt.

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



Für aktives Fahren