

VOLLE FAHRT

VOL.2 / 2015

Das Magazin der steirischen Frächter



**FLÄCHENDECKENDE MAUT BREMST
GESAMTE WIRTSCHAFT AUS**

**TERMINAVISO
FRÄCHTERTAGUNG**

**ENTSENDUNG UND LOHNDUMPING
IN DER TRANSPORTWIRTSCHAFT**



ERSATZTEILVERTRIEB

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

A-8401 KALSDORF, Bahnhofstraße 91

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





DER Versicherungsmakler für Spedition, Transport und Logistik

**Seit 1.4.2015
Niederlassung in Graz**

Lutz Assekuranz Maklerges.m.b.H.
 Cargo-Center-Graz, Am Terminal 1B • A-8402 Werndorf
 Tel. (01) 817 55 73 DW 70 und 71 • Fax (01) 817 55 73 22
office@lutz-assekuranz.at • www.lutz-assekuranz.at

HCG corporate designs / Gampfer

*Der steirische Ausschuss für das Gütertransportgewerbe wünscht
allen am Verkehr Beteiligten
eine sichere und unfallfreie Fahrt durch den Sommer!*



Obmann:
Obmann-St.V.:

Ing. Albert Moder
Mag. Nicole Friedmann-Körver
DI Gerhard Schauerl

Mitglieder:

Peter Allmer
Gottfried Golob
Peter Fahrner
Christof Jöbstl
Franz Leitner
Josef Maier
Daniela Müller-Mezin
Roland Amtmann
Ing. Franz Tieber
Helmut Ofner
Dr. Johann Huber
Herbert Brandl
Isabella Rohrer, MAS
Sandra Poscharnegg
Jürgen Peinhopf
Silvia Hruska
LO KoR Dr. Erich Schoklitsch
Georg Mayer
Horst Krenn

Fachgruppengeschäftsführerin: DI Anja Genser

Inhalt

Fachgruppe aktuell

Flächendeckende Maut bremst gesamte Wirtschaft aus	6
Friends trafen sich erneut beim Truck Race am Red Bull Ring	8

Verkehrsinformation national



Dokumentation der Ruhezeiten bzw. von Urlaub und Krankenstand	12
Kollektivvertrag für das Kleintransportergewerbe	18
Tiertransport	18
Futtermittelrichtlinie pastus+	20
Section Control-Messstreckenverordnung S6 Bruck-Oberaich	20
Entsendung und Lohndumping in der Transportwirtschaft	21
Erfolg der FG Oberösterreich – IG-L Fahrverbot auf A1 verschoben	25

Verkehrsinformation international

Deutschland:	Lkw-Ausweichstreckenkarte 2015 vorbestellbar	28
	Neue Lkw-Mautvorschriften seit 1. Juli 2015	28
	Vertragsverletzungsverfahren deutschem MiLoG	28
Italien:	Transport von Lebens- und Futtermittel	29
	Italienisches Domizil bei Eintragung ins Albo Nazionale verlangt	29
Ungarn:	EKAER-Erleichterungen seit 1. Juni 2015 bei mehreren Belade- bzw. Abladeorten	30
Ukraine:	Verkehrsbeschränkungen	30
Bulgarien:	Bulgarien ändert Bezahlmöglichkeiten der Maut-Gebühren	30
Norwegen:	Norwegen führt Mindestlohn per 1. Juli 2015 ein!	31

Transport Service



DocStop zur medizinischen unterwegsversorgung von Berufskraftfahrer/innen	32
Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex	32
Aktuelle Inflations-/VPI-Entwicklung in Österreich	32
Checkliste für Umzugtransporte	33
Schadenmanagement im Straßengüterverkehr	36
Über die LogCom	38

Boxen stopp



Die Fachgruppe gratuliert zur bestandenen Eignungsprüfung für die	40
Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen	41
Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe – Herbsttermin 2015	42
Sondertransporte auf der Wunschliste – Felber Trans	43
Der neue Ausschuss FV Güterbeförderungsgewerbe Transport und Verkehr	43
Terminavisio: Frächtertagung 2015	43
Transporteure auf medialem Überholkurs	44
Ein herzliches DANKE an KR Max Zottler für 25 Jahre Einsatz für die Transportbranche	46
Kein „kühler“ Event ohne Suchy Trans	48

Impressum:

Volle Fahrt – Ausgabe 34
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@wksmk.at, Internet: <http://wko.at/stmk.transporteure>; Titelbild Maut: stockWERK/
Fotolia.com; Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz, Anzeigenverkauf: TopMedia-Agentur Andreas Bunderla –
Tel. 0664/45 41 124; Fotos: WKO; U1 Fotos © stockpics/Fotolia.com; Druck: Schmidbauer Druckerei GmbH; © Druck- und Satzfehler vorbehalten

mehr spaß zu zweit



Gut ist, wer nicht aufhört besser zu werden – Trainings auch für Routiniers

Wissen Sie, wie Ihr Auto bei einem Ausweichmanöver auf regennasser Autobahn reagiert? Oder wie lange es braucht, um bei 50 km/h auf einer regennassen Straße stehen zu bleiben? Die Antwort ist doch ganz einfach! Anhalteweg = Reaktionsweg + Bremsweg, eine Formel gibt es auch dazu.

Perfekt! Nur: Theorie ist gut, Praxis ist besser.

Denn in Extremsituationen beginnt niemand anhand einer Formel nachzurechnen, ob es sich ausgeht, dass man rechtzeitig vor dem plötzlich querenden Radfahrer stehen bleibt oder nicht.

Da gilt es zu reagieren, es zu wissen, das Gefühl und das G'spür für sein Auto zu haben. Und das bekommt man am besten durch Üben.

Im normalen Straßenverkehr ist für derartige Experimente weder Platz noch Zeit. In einem der zwei steirischen ÖAMTC Fahrtechnik Zentren, in Kalwang oder Lang/Lebring, hingegen schon.

Trainings auch für Routiniers

Egal ob Wenigfahrer oder Profi auf vier Rädern – verbessern kann sich jeder. Bei den ÖAMTC Fahrtechnik-Trainings lernt

man auf spannende Art und Weise, mit dem Fahrzeug besser und respektvoller umzugehen. Spaß, Action und viel Fahren garantiert.

Beim halbtägigen **PKW Intensiv Training** werden die Teilnehmer nach dem Motto „Lernen durch Erleben“ an kritische Situationen herangeführt. Plötzlich tauchen Hindernisse auf, die Reifen verlieren die Haftung, das Fahrzeug ist schwer zu kontrollieren. „Es geht darum, Gefahren rechtzeitig zu erkennen und dadurch zu vermeiden“, erklärt Franz Kleewein, Betriebsleiter des ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang/Lebring. Ist das nicht mehr möglich, gilt es richtig zu reagieren. Auf dem Programm stehen Gefahrenbremsen, Ausweichen mit Hindernissen (inkl. Gefällestrecke), Bremsen auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen, Kurvenfahren/Kurvenbremsen sowie Stabilisieren des schleudernden Fahrzeugs. Beim eintägigen **PKW Dynamik Training** schlagen die Instrukturen eine etwas flottere Gangart ein. Die Teilnehmer trainieren komplexere Fahrabläufe im etwas höheren Geschwindigkeitsbereich. Das setzt die Beherrschung der Grundtechniken voraus.

Trainieren zählt sich jedenfalls aus

Bereits nach einem Training fährt es sich aktiver und bewusster. Man ist nicht nur sicherer, sondern auch entspannter und mit mehr Freude und Vertrauen unterwegs.

**Sommeraktion
bei PKW Trainings –
Mehr Spaß zu zweit**

Wenn Sie jetzt das PKW Intensiv- oder Dynamik Training zwischen 1. Juli und 6. September 2015 absolvieren, trainiert die zweite Person mit eigenem Fahrzeug in diesem Training gratis mit.

Die Buchung dieses Angebotes erfolgt telefonisch in den ÖAMTC Fahrtechnik Zentren:

Lang/Lebing, Tel. (03182) 401 65 bzw. Kalwang, Tel. (03846) 200 90.





Flächendeckende Maut bremst gesamte Wirtschaft aus

Grobe Pläne der Bundesländer liegen in der Schublade, doch für die Wirtschaft ist das letzte Wort noch nicht gesprochen.

Die finanzielle Not der öffentlichen Hand lässt die Idee, eine flächendeckende Maut einführen zu wollen, einfach nicht los. „Trotz der vielen durch Studien belegten Argumente gegen eine Maut auf Bundes- und Landesstraßen für Nutzfahrzeuge über 3,5

Tonnen hzG, und trotz dem Schulterschluss der verschiedenen Branchen aus Gewerbe und Handwerk, Industrie, Handel sowie Transport und Verkehr, ist dieses Thema nach wie vor in den Bundesländern am Tisch“, skizziert der steirische Ob-

mann für das Güterbeförderungsgewerbe, Albert Moder, die ernste Situation.

Überlegt und zum Teil bereits evaluiert, soll eine flächendeckende Maut die Lösung für die Sanierung der immer katastrophaler werdenden

Straßenverhältnisse abseits der Autobahnen bringen. In Anlehnung an die Autobahnmaut, soll auch ein System für die Bundes- und Landesstraßen installiert werden, das mit jedem gefahrenen Kilometer Euros in die öffentlichen Kassen spült. Zwar hört man von Seiten der Politik immer ein ablehnendes Nein zur flächendeckenden Maut, wie beispielsweise auch der ÖVP-Verkehrssprecher Abg. Andreas Ottenschläger, der unter anderem auch vor der Gefährdung von Arbeitsplätzen in strukturschwachen Regionen warnt. Dennoch ist sich Moder sicher, dass die Beamten-schaft, die im Hintergrund arbeitet und weiter an der Verwirklichung der flächendeckenden Maut bastelt, viel zu viel Mitspracherecht hat, aber keinen Einblick in die Praxis. „Keiner der Theoretiker weiß, wie es auf der Straße und in der Wirtschaft zugeht und mit welchen Problemen Unternehmer täglich zu kämpfen haben“, so Moder. „Eine flächendeckende Maut wäre eine Fehlentscheidung mit fatalen Auswirkungen für den Wirtschaftsstandort und würde die gesamte Wirtschaft ausbremsen.“

Evaluierung

Wie der steirischen Frächterzeitung druckfrisch vorliegt, sind die Überlegungen schon sehr weit gediehen: So schwebt vor, die Mauthöhe an die Asfinag-Maut anzugleichen. Von den dadurch geplanten Einnahmen von jährlich rund 650 Millionen Euro – davon 410 Millionen von Landesstraßen und 240 Millionen Euro von Städte- und Gemeindestraßen – sollen letztlich rund 580 Millionen Euro abzüglich der Betriebskosten und Abschreibungen pro Jahr als tatsächliches Investitionsbudget übrig bleiben.

„Wenn man bedenkt, dass der gesamte Kraftfahrzeugverkehr 2013 rund 11.248 Mill. Euro in die Staatskassen

gefahren hat, ist mir nicht nur schleierhaft, warum für die Straßenerhaltung kein Geld vorhanden sein soll, sondern die Frage ist auch, wo ist es versickert?“, ärgert sich Moder. „Daher ist nicht einzusehen, dass die gesamte Transportwirtschaft – vom Frächter angefangen bis hin zum Werkverkehr – noch mehr lohnen soll.“ (siehe Infobox „Zahlen, Daten, Fakten“) Ins selbe Horn stößt auch Bundesspartenobmann Alexander Klacska: „Fakt ist, dass tatsächlich aus budgetärer Sicht keine Notwendigkeit für die flächendeckende Maut besteht. Die Länder haben kein Einnahmen-, sondern ein Ausgabenproblem: Die den Ländern zur Erhaltung, Sanierung und zum Ausbau des niederrangigen Straßennetzes zur Verfügung gestellten Mittel – bis 2008 sogar zweckgebunden – sind seit 2002 um knapp 130 Prozent gestiegen und betrugen 2013 über 1,2 Mrd. Euro“.

Aktuelle Studie

Eine aktuelle Studie der Wirtschaftsuniversität Wien unter der Leitung von Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer bestätigt, dass die Einführung einer flächendeckenden Maut mit

einer Vielzahl nicht zu verkraftender negativer volkswirtschaftlicher Wirkungen verbunden ist.

Insgesamt nennt Kummer 13 Punkte – unter anderem die Schwächung des Wirtschaftsstandortes Österreich im internationalen Wettbewerb, da der ausländische Verkehr ohnehin hauptsächlich Autobahnen nutzt. Weiters belegt die Studie, dass die abgelegenen und strukturschwachen Regionen weiter geschwächt werden und die existenzbedrohenden Zusatzkosten Betriebe zur Abwanderung zwingen und in weiterer Folge Arbeitsplätze verloren gehen. Kummer warnt auch davor, dass die Systemkosten weit höher liegen, als kalkuliert und letztlich nur 282 Millionen Euro übrig bleiben. Alle 13 Punkte von Kummer können Sie nachlesen im Internet unter www.wko.at/stmk/transporteure.

Für Moder, wie auch für den Fachverbandsobmann Franz Danninger und den Bundesspartenobmann für Transport und Verkehr Klacska liegt auf der Hand: „Eine flächendeckende Maut ist für die gesamte Wirtschaft wie auch für den Konsumenten nicht tragbar.“

Zahlen, Daten, Fakten

Steueraufkommen des Kraftfahrzeugverkehrs 2013:

Mineralölsteuer	4.150 Mill. Euro
Kraftfahrzeugsteuer	520 Mill. Euro
Kraftfahrzeugsteuer	50 Mill. Euro
Motorbezogene Versicherungssteuer	2.050 Mill. Euro
Behördenanteil Kfzg. Zulassung	180 Mill. Euro
Dividende Asfinag	100 Mill. Euro
Gezahlte Ertragssteuer Asfinag	161 Mill. Euro
Mehrwertsteuer Kraftstoffe	1.359 Mill. Euro
MwSt. Kfzg. Erwerb	1.700 Mill. Euro
MwSt. sonst. Leistungen Republik	978 Mill. Euro
Summe:	11.248 Mill. Euro



Friends trafen sich erneut beim Truck Race am Red Bull Ring

Einen Tag nach dem denkwürdigen Auftritt von AC/DC am Red Bull Ring machte „Friends on the Road“ am 15., 16. und 17. Mai beim Truck Race ihren Tourstopp.

Ing. Albert Moder, Obmann der steirischen Frächter: „Natürlich haben wir genau diese Gunst der Stunde genutzt, um den vielen Gästen mehr über die Initiative Friends on the Road zu erzählen und sie für die täglichen Herausforderungen der Transporteure zu sensibilisieren.“

Neben der leidigen Doppelbestrafung, die bei einer festgestellten Übertretung durch den Lenker auch den Unternehmer trifft, wird auch der Nacht-60er für Lkw auf Autobahnen immer mehr zum Joch der heimischen Güterbeförderer. Und die jüngsten Diskussionen über die Einführung einer flächendeckenden Maut machen nicht nur die Verkehrswirtschaft unrund.

Neben Fachgesprächen und der Beantwortung von branchenspezifischen Fragen gab es auch Jux und Tollerei z. B. in Form eines Gewinnspiels, bei dem man Glücksraddrehen, Mini-Truck-Race und die Teilnahme beim Ladespiel gewinnen konnte.



Heiße Startphase – der Countdown läuft



Fachverbandsobmann Franz Danning (2. v. l.), der steirische Fachgruppenobmann Albert Moder (2. v. r.) und der burgenländische Fachgruppenobmann Roman Eder (1. v. r.) zu Besuch am ASFINAG-Stand.



Starke Rot-Gelbe-Vertretung: Firma Shell live dabei



Karl Stocker, Organisator des Scheifflinger Kirtags, bekennt sich als „Friend on the Road“.



Gutes Team: Moderatorin Lyn Vysher und Fachgruppengeschäftsführerin Anja Genser



Ausgezeichnete Betreuung der Besucher des „Friends on the Road“-Stands: Pamela Prinz (Fachgruppe Güterbeförderung), Anna Moder und Jasmin Reitbauer (Fachgruppe Güterbeförderung)





Die gelbe „Friends on the Road“-City



Fachgruppenobmann aus dem Burgenland Roman Eder (Mitte) und Andreas Baldinger (ASFINAG) blicken hinter die Kulissen und in die Unterkünfte der Fahrer.



Ausschussmitglied Herbert Brandl im Gespräch mit Theo Körver



Franz Hierzmann mit Sohn in Begleitung von Moderatorin Lyn Vysher



Fachgruppengeschäftsführerin Anja Genser mit Unternehmerin Karin Pendl (J. Radlingmaier GmbH & Co KG)



Ausschussmitglied Johann Huber mit Familie



Am Gastrotruck wurden die Besucher mit Äpfel, Eis und Getränken versorgt.



Ladespiel: schweißtreibend aber lustig



Das Glücksrad beliebt bei Alt und Jung



Auch diesmal durfte die Hupfburg für die kleinen Besucher nicht fehlen.



Die Minirennstrecke sorgte für Furore.

Erlass zu Art. 34 der VO 165/2014;

Dokumentation der Ruhezeiten bzw. von Urlaub und Krankenstand

1. Einleitung:

Die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über Fahrtensschreiber/Kontrollgeräte im Straßenverkehr, Abl. L 60/1 vom 28. Februar 2014, regelt diesen Bereich neu und hebt die bisherige Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 auf.

Gemäß Artikel 48 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 gilt diese seit 2. März 2016. Artikel 34 betreffend die Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern gilt jedoch bereits seit 2. März 2015. Inhaltlich entspricht der Artikel 34 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 weitgehend dem bisherigen Artikel 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 idgF.

Zur Frage, welche Inhalte der bisherigen VO (EWG) Nr. 3821/85 mit 2. März 2015 durch die neuen Bestimmungen des Art. 34 der VO (EU) Nr. 165/2014 aufgehoben bzw. ersetzt werden, darf auf das, dem Artikel angeschlossene, gemeinsam mit dem BMI erstellte, Infoblatt verwiesen werden.

2. Art. 34 Abs. 3 letzter Satz der Verordnung (EU) Nr. 165/2014:

„Die Mitgliedstaaten dürfen von den Fahrern nicht die Vorlage von Formularen verlangen, mit denen die Tätigkeit der Fahrer, während sie sich nicht im Fahrzeug aufhalten, bescheinigt wird.“

Für die Aufzeichnung von Tätigkeiten der Fahrer außerhalb des Fahrzeuges dürfen somit keine separaten Formulare verlangt werden. Mit dieser neuen Bestimmung wird nur klar gestellt, dass derartige Tätigkeiten (gemeint: andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten, wie in Artikel 34 Absatz 3 genannt) direkt auf dem Schaublatt oder auf der Fahrerkarte manuell nachzutragen sind.

Aus der Formulierung dieses letzten Satzes des Art. 34 Abs. 3 ergibt sich nicht der Entfall des EU-Formblattes zur Bescheinigung von lenkfreien Tagen.

Art. 34 Abs. 3 letzter Satz ist im Kontext des Art. 34 zu lesen und diese Regelung bezieht sich daher ausschließlich auf die in Art. 34 Abs. 3 genannten Zeiträume bzw. Tätigkeiten („andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten bzw. Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten“) und nur für diese Zeiträume bzw. Tätigkeiten dürfen keine speziellen Formulare verlangt werden, weil sie (gemäß der Regelung) auf den Schaublättern bzw. mit dem Kontrollgerät auf der Fahrerkarte – nachträglich – einzutragen sind (dies entspricht auch der bisherigen Praxis).

Zur Dokumentation von lenkfreien Tagen (z. B. Urlaub oder Krankenstand) ist – wie auch schon bisher – das **EU-Formblatt** zu verwenden.

Für eine derartige Interpretation und ein solches Verständnis spricht insbesondere auch, dass das derzeit verwendete EU-Formblatt auf Art. 11 Abs. 3 der RL 2006/22/EG basiert und diese Richtlinie unverändert gilt.

3. Artikel 34 Abs. 5 lit. b sublit. iv der Verordnung (EU) Nr. 165/2014:

3.1. In Abs. 5 lit. b sublit. iv ist nunmehr vorgesehen, dass unter dem sogenannten Bettsymbol alle Arbeitsunterbrechungen oder **Ruhezeiten** (gleichgültig ob es sich dabei um tägliche oder wöchentliche Ruhezeit handelt) aufzuzeichnen sind. Bisher waren in der VO 3821/85, Artikel 15 Abs. 3 zweiter Anstrich lit. d neben den Arbeitsunterbrechungen nur die „Tagesruhezeiten“ genannt.

3.2. Zur Frage der Dokumentation der Ruhezeiten

3.2.1. Fragen/Probleme:

Ist die wöchentliche Ruhezeit bei analogen Kontrollgeräten nun durch Eintrag auf der Rückseite von zwei Schaublättern zu dokumentieren, oder reicht es, wenn auf einem Schaublatt Beginn und Ende der wöchentlichen Ruhezeit nachgetragen werden (und wenn ja, auf welchem, auf dem bei Beendigung der Arbeitszeit vor Beginn der wöchentlichen Ruhezeit oder auf jenem bei Wiederantritt des Dienstes nach Ende der wöchentlichen Ruhezeit)? Schaublätter haben ja auf der Rückseite nur einen 24-Stunden-Raster, der nicht die gesamte wöchentliche Ruhezeit abdeckt.

Oder ist die wöchentliche Ruhezeit auch weiterhin gar nicht verpflichtend im Kontrollgerät zu dokumentieren?

3.2.2. Antwort/Lösung:

Da Art. 34 Abs. 3 der VO (EU) Nr. 165/2014 nunmehr von „**Ruhezeiten**“ spricht, ist davon auszugehen, dass seit 2. März 2015 nunmehr auch die wöchentliche Ruhezeit aufzuzeichnen ist.

Bisher waren in Artikel 15 Abs. 3 zweiter Anstrich lit. d der VO 3821/85, neben den Arbeitsunterbrechungen nur die „Tagesruhezeiten“ genannt.

Diese Ruhezeiten sind nunmehr auf dem Schaublatt oder im Fahrtensschreiber/Kontrollgerät (auf der Fahrerkarte) aufzuzeichnen.

3.2.2.1. analoge Kontrollgeräte

Der Nachweis der wöchentlichen Ruhezeit bei **analogen Kontrollgeräten** kann durch entsprechende Eintragungen auf der Rückseite der Schaublätter vorgenommen werden.

Da es dazu keine spezifische Regelung gibt, kann das nach Ansicht des BMVIT auf

-- **einem Schaublatt** (z. B. Eintragung Ruhezeit von Entnahme des Schaublattes am Freitag bis Lenkbeginn am Montag)

-- **zwei Schaublättern** (am Arbeitsende z. B. Freitag vor Beginn der wöchentlichen Ruhezeit soll der Zeitraum bis 24 Uhr händisch auf dem Raster auf der Rückseite die Ruhezeit nachgetragen werden und dasselbe dann z. B. am Montag von 00 Uhr bis Lenkbeginn. Samstag und Sonntag könnten dann auf dem einen oder dem anderen Schaublatt miterfasst werden) oder auf

-- **drei Schaublättern** erfolgen, wenn – wie im vorigen Fall – für Samstag und Sonntag ein eigenes Schaublatt verwendet wird, auf dem die Ruhezeit vermerkt wird.

3.2.2.2. digitale Kontrollgeräte

Bei **digitalen Kontrollgeräten** muss differenziert werden.

Bei Kontrollgeräten **ab der 2. Generation** ist jederzeit ein **manueller Nachtrag** für einen längeren Zeitraum möglich. Somit kann jederzeit die wöchentliche Ruhezeit manuell nachgetragen werden.

Bei Kontrollgeräten der **1. Generation** ist ein Nachtrag für eine längere Zeit nicht möglich. Um den Verwaltungsaufwand zu minimieren sollte hier nur der aktuelle Tag manuell abgeschlossen werden bzw. der Tag an dem die Fahrerkarte gesteckt wird ab 00 Uhr bis zum Stecken der Fahrerkarte. Das kann dann ausgedruckt und auf dem **Tagesausdruck** händisch ergänzt werden.

3.2.3. Setzung von Zwangsmaßnahmen

Sollten beim Kontrollorgan Zweifel über die Richtigkeit dieser Angaben bestehen, so ist Anzeige zu erstatten und im behördlichen Verfahren eine Klärung herbeizuführen. Zwangsmaßnahmen sind nur begründet, wenn die angezweifelte Zeiträume noch Auswirkungen auf die aktuelle Fahrt haben.



3.2.4. Es wird klargestellt, dass bei einer Kontrolle **nicht das EU-Formblatt** zur Bescheinigung von lenkfreien Tagen verlangt werden kann. Dieses Formblatt ist nicht für die Dokumentation der täglichen oder der wöchentlichen Ruhezeit gedacht.

4. Zur Frage der Dokumentation von Urlaub und Krankenstand

4.1. Fragen/Probleme:

- 1) Sind Urlaube und Krankenstände durch manuellen Eintrag im Kontrollgerät zu dokumentieren? (Wenn ja, unter welcher Zeitgruppe?)
- 2) Sind Urlaube und Krankenstände Zeiträume im Sinne des Artikel 34 Absatz 3, die unter die in Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiträume fallen? (In Frage kommt wohl höchstens iv-Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten, womit der EU-Gesetzgeber aber vermutlich nicht Urlaub und Krankenstand gemeint hat?)
- 3) Oder sind diese Zeiten – technisch gesehen – nicht nachtragsfähig und daher über die EU-Bescheinigung lenkfreie Tage zu erfassen?
- 4) Wenn ein manueller Nachtrag

möglich ist, wie erfolgt dieser bei Fahrzeugen mit analogen Kontrollgeräten?

4.2. Antwort/Lösung:

Bei Krankenstand und Urlaub ist grundsätzlich weiterhin das EU-Formblatt zur Bescheinigung von lenkfreien Tagen zu verwenden.

Bei digitalen Kontrollgeräten ab der 2. Generation ist kein Formblatt mehr notwendig, da der Fahrer diese Zeit manuell nachtragen kann (unter dem Bettsymbol als Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten) und diese Tage dann im Kontrollgerät bzw. auf der Fahrerkarte nicht fehlen. Trägt der Fahrer diese Zeiten nicht nach, dann muss das EU-Formblatt verwendet werden.

5. Im Erlass vom 29. Juni 2009, Zl. 179.723/0005-2008, wird **Pkt. 5** betreffend das Nachtragen der Wochenendruhe hiermit **aufgehoben**.

6. Im Hinblick auf eine EU-weit einheitliche Vorgangsweise, damit es bei Kontrollen im grenzüberschreitenden Verkehr keine Probleme gibt, hat die EK bereits eine neue Leitlinie angekündigt. Allenfalls muss dieser Erlass nach Vorliegen der neuen Leitlinie angepasst werden.

INFOBLATT

VO (EU) Nr. 165/2014 / VO (EWG) Nr. 3821/85

Einleitung

Inhaltlich entspricht der Artikel 34 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 weitgehend dem bisherigen Artikel 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 idgF.

Art. 34 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 übernimmt aber nur Teile des bisherigen Art. 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

Somit treten die Teile des Art. 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, die nunmehr in Art 34 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 enthalten sind, bereits mit 2.3.2015 außer Kraft, die restlichen Teile aber erst mit 2.3.2016.

Eine Falschzitation der EU-Vorschrift – im KFG 1967 idgF – sollte aber unproblematisch sein, da gemäß Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Verweise auf die aufgehobene Verordnung als Verweise auf die vorliegende Verordnung gelten.

Maßgebliche Verordnungstexte mit Ergänzungen

1) Artikel 34 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 entspricht dem bisherigen **Artikel 15 Abs. 2 Sätze 1 bis 3** der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 idgF.

AUSZUG VO (EWG) Nr. 3821/85 Artikel 15 Abs 2 Sätze 1 bis 3	AUSZUG VO (EU) Nr. 165/2014 Artikel 34 Abs 1
(2) Die Fahrer benutzen für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten.	(1) Die Fahrer benutzen für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten.
Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird erst nach der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist auf andere Weise zulässig.	Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird nicht vor dem Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist anderweitig zulässig.
Kein Schaublatt oder Fahrerkarte darf über den Zeitraum, für den es bestimmt ist, hinaus verwendet werden.	Schaublätter oder Fahrerkarten dürfen nicht über den Zeitraum, für den sie bestimmt sind, hinaus verwendet werden.

2) Artikel 34 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 entspricht dem bisherigen **Artikel 15 Abs. 1 Sätze 1 und 2** der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 idgF.

AUSZUG VO (EWG) Nr. 3821/85 Artikel 15 Abs 1 Sätze 1 und 2	AUSZUG VO (EU) Nr. 165/2014 Artikel 34 Abs 2
(1) Die Fahrer dürfen keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter oder Fahrerkarten verwenden.	(2) Die Fahrer müssen die Schaublätter oder Fahrerkarten angemessen schützen und dürfen keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter oder Fahrerkarten verwenden.
Die Schaublätter oder die Fahrerkarten müssen deshalb in angemessener Weise geschützt werden.	

INFOBLATT

VO (EU) Nr. 165/2014 / VO (EWG) Nr. 3821/85

3) Artikel 34 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 entspricht dem bisherigen **Artikel 15 Abs. 2 Satz 4** der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 idgF.

VO (EWG) Nr. 3821/85 Artikel 15 Abs Satz 4	VO (EU) Nr. 165/2014 Artikel 34 Abs 3
<p>Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät zu betätigen, müssen die in Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b, c und d genannten Zeiträume,</p> <p>a) wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I ausgestattet ist, von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Verschmutzung des Schaublatts auf dem Schaublatt eingetragen werden, oder</p> <p>b) wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgestattet ist, mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Kontrollgeräts auf der Fahrerkarte eingetragen werden.</p>	<p>(3) Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, den in das Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreiber zu betätigen, werden die in Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiträume,</p> <p>a) wenn das Fahrzeug mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Verschmutzung des Schaublatts auf dem Schaublatt eingetragen,</p> <p>b) wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte eingetragen.</p> <p>Die Mitgliedstaaten dürfen von den Fahrern nicht die Vorlage von Formularen verlangen, mit denen die Tätigkeit der Fahrer, während sie sich nicht im Fahrzeug aufhalten, bescheinigt wird.</p>

Neu ist der **letzte Satz des Art. 34 Abs. 3** :

	VO (EU) Nr. 165/2014 Artikel 34 Abs 3 letzter Satz
	<p>Die Mitgliedstaaten dürfen von den Fahrern nicht die Vorlage von Formularen verlangen, mit denen die Tätigkeit der Fahrer, während sie sich nicht im Fahrzeug aufhalten, bescheinigt wird.</p>

Ergänzung: Für die Aufzeichnung von Tätigkeiten der Fahrer außerhalb des Fahrzeuges dürfen somit keine separaten Formulare verlangt werden.

Hier wird nur klargestellt, dass derartige Tätigkeiten (gemeint: andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten, wie in Artikel 34 Absatz 3 genannt) direkt am Schaublatt oder auf der Fahrerkarte manuell nachzutragen sind.

Aus der Formulierung dieses letzten Satzes des Art. 34 Abs. 3 ergibt sich **nicht** der Entfall des Formblattes zur Dokumentation von lenkfreien Tagen. Dafür ist wie bisher das EU-Formblatt zu verwenden.

Art. 34 Abs. 3 letzter Satz ist im Kontext des Art. 34 zu lesen und wie folgt zu verstehen:

-- die Regelung bezieht sich ausschließlich auf die in Art. 34 Abs. 3 genannten Zeiträume bzw. Tätigkeiten („andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten bzw. Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten“);

-- nur für diese Zeiträume bzw. Tätigkeiten dürfen keine speziellen Formulare verlangt werden, weil sie (gemäß der Regelung) auf den Schaublättern bzw. mit dem Kontrollgerät auf der Fahrerkarte – nachträglich - einzutragen sind (dies entspricht auch der bisherigen Praxis).

Zur Dokumentation von lenkfreien Tagen (z.B. Urlaub oder Krankenstand) ist – wie auch schon bisher – das **Formblatt der EK** zu verwenden.

INFOBLATT









VO (EU) Nr. 165/2014 / VO (EWG) Nr. 3821/85


Für eine derartige Interpretation und ein solches Verständnis spricht insbesondere auch, dass das derzeit verwendete Formblatt der EK auf Art. 11 Abs. 3 der RL 2006/22/EG basiert und diese Richtlinie unverändert gilt.

4) Artikel 34 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 entspricht dem bisherigen **Artikel 15 Abs. 2 Sätze 5 und 6** der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 idgF.

VO (EWG) Nr. 3821/85 Artikel 15 Abs 2 Sätze 5 und 6	VO (EU) Nr. 165/2014 Artikel 34 Abs 4
<p>Befindet sich an Bord eines mit einem Kontrollgerät nach Anhang I B ausgestatteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, so stellt jeder Fahrer sicher, dass seine Fahrerkarte in den richtigen Schlitz im Fahrtenschreiber eingeschoben wird.</p> <p>Wenn sich mehr als ein Fahrer im Fahrzeug befindet, nehmen die Fahrer auf den Schaublättern erforderlichen Änderungen so vor, dass die in Anhang I Ziffer II Nummern 1 bis 3 genannten Angaben auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.</p>	<p>(4) Befindet sich an Bord eines mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, so stellt jeder Fahrer sicher, dass seine Fahrerkarte in den richtigen Steckplatz im Fahrtenschreiber eingeschoben ist.</p> <p>Befindet sich an Bord eines mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, nehmen die Fahrer auf den Schaublättern erforderlichen Änderungen so vor, dass die relevanten Angaben auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.</p>

5) Artikel 34 Abs. 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen **Artikel 15 Abs. 3** der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 idgF.

VO (EWG) Nr. 3821/85 Artikel 15 Abs 3	VO (EU) Nr. 165/2014 Artikel 34 Abs 5
<p>(3) Die Fahrer</p> <p>— achten darauf, dass die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der gesetzlichen Zeit des Landes übereinstimmt, in dem das Fahrzeug zugelassen ist;</p> <p>— betätigen die Schaltvorrichtung des Kontrollgeräts so, dass folgende Zeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet werden:</p> <p>a) unter dem Zeichen : die Lenkzeiten;</p> <p>b) „andere Arbeiten“: Das sind alle anderen Tätigkeiten als die Lenktätigkeit im Sinne des Artikels 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (1), sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es innerhalb oder außerhalb des Verkehrssektors; sie sind unter dem Zeichen (...) aufzuzeichnen .</p> <p>c) die „Bereitschaftszeit“ im Sinne des Artikels 3 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG ist unter dem Zeichen (...) aufzuzeichnen .</p> <p>d) unter dem Zeichen : die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten.</p>	<p>(5) Die Fahrer</p> <p>a) achten darauf, dass die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der gesetzlichen Zeit des Landes übereinstimmt, in dem das Fahrzeug zugelassen ist,</p> <p>b) betätigen die Schaltvorrichtung des Kontrollgeräts so, dass folgende Zeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet werden:</p> <p>i) unter dem Zeichen : die Lenkzeiten,</p> <p>ii) unter dem Zeichen : „andere Arbeiten“, das sind alle anderen Tätigkeiten als die Lenktätigkeit im Sinne von Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es innerhalb oder außerhalb des Verkehrssektors,</p> <p>iii) unter dem Zeichen : „Bereitschaftszeit“ im Sinne von Artikel 3 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG,</p> <p>iv) unter dem Zeichen : Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten.</p>

Ergänzung: In Abs. 5 lit. b sublit. iv) ist nunmehr vorgesehen, dass unter dem sogenannten „Bettsymbol“  alle Arbeitsunterbrechungen oder **Ruhezeiten** (gleichgültig ob es sich dabei um Tages- oder Wochenruhezeiten handelt) aufzuzeichnen sind. Bisher waren in der VO

INFOBLATT

VO (EU) Nr. 165/2014 / VO (EWG) Nr. 3821/85

3821/85, Artikel 15 Abs. 3 zweiter Anstrich lit d) neben den Arbeitsunterbrechungen nur die „Tagesruhezeiten“ genannt.

6) Artikel 34 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 entspricht dem bisherigen **Artikel 15 Abs. 5** der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 idgF.

VO (EWG) Nr. 3821/85 Artikel 15 Abs 5	VO (EU) Nr. 165/2014 Artikel 34 Abs 6
<p>(5) Der Fahrer hat auf dem Schaublatt folgende Angaben einzutragen:</p> <p>a) bei Beginn der Benutzung des Blattes: seinen Namen und Vornamen;</p> <p>b) bei Beginn und am Ende der Benutzung des Blattes: den Zeitpunkt und den Ort;</p> <p>c) die Kennzeichennummer des Fahrzeugs, das ihm zugewiesen ist, und zwar vor der ersten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt und in der Folge im Falle des Fahrzeugwechsels während der Benutzung des Schaublatts;</p> <p>d) den Stand des Kilometerzählers:</p> <p>— vor der ersten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt,</p> <p>— am Ende der letzten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt,</p> <p>— im Falle des Fahrzeugwechsels während des Arbeitstags (Zähler des vorherigen Fahrzeugs und Zähler des neuen Fahrzeugs);</p> <p>e) gegebenenfalls die Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.</p>	<p>(6) Jeder Fahrer eines mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgestatteten Fahrzeugs trägt auf dem Schaublatt folgende Angaben ein:</p> <p>a) bei Beginn der Benutzung des Schaublatts: seinen Namen und Vornamen,</p> <p>b) bei Beginn und am Ende der Benutzung des Schaublatts: den Zeitpunkt und den Ort,</p> <p>c) das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs, das dem Fahrer zugewiesen ist, und zwar vor der ersten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt und in der Folge im Falle des Fahrzeugwechsels während der Benutzung des Schaublatts,</p> <p>d) den Stand des Kilometerzählers:</p> <p>i) vor der ersten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt,</p> <p>ii) am Ende der letzten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt,</p> <p>iii) im Falle des Fahrzeugwechsels während des Arbeitstags den Zählerstand des ersten Fahrzeugs, das dem Fahrer zugewiesen war, und den Zählerstand des nächsten Fahrzeugs,</p> <p>e) gegebenenfalls die Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.</p>

7) Artikel 34 Abs. 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 entspricht dem bisherigen **Artikel 15 Abs. 5a** der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 idgF.

VO (EWG) Nr. 3821/85 Artikel 15 Abs 5a	VO (EU) Nr. 165/2014 Artikel 34 Abs 7
<p>(5a) Der Fahrer gibt in das Kontrollgerät gemäß Anhang I B das Symbol des Landes, in dem er seinen Arbeitstag beginnt, und das Symbol des Landes ein, in dem er seinen Arbeitstag beendet. Ein Mitgliedstaat kann jedoch den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in seinem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geographische Angaben hinzuzufügen, sofern sie der Kommission von diesem Mitgliedstaat vor dem 1. April 1998 mitgeteilt worden sind und ihre Zahl nicht über zwanzig liegt.</p> <p>Die Eingaben der vorgenannten Daten werden vom Fahrer vorgenommen; sie können entweder völlig manuell oder, wenn das Kontrollgerät an ein satellitengestütztes Standortbestimmungssystem angeschlossen ist, automatisch sein.</p>	<p>(7) Der Fahrer gibt in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes ein, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet. Ein Mitgliedstaat kann jedoch den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in seinem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geographische Angaben hinzuzufügen, sofern der Mitgliedstaat diese genaueren geographischen Angaben der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hat.</p> <p>Die Fahrer brauchen die Angaben nach Artikel 1 Unterabsatz 1 nicht zu machen, wenn der Fahrtenschreiber Standortdaten gemäß Artikel 8 automatisch aufzeichnet.</p>

INFOBLATT

VO (EU) Nr. 165/2014 / VO (EWG) Nr. 3821/85

Ergänzung: Der **Verweis** im zweiten Unterabsatz des Abs. 7 auf „Angaben nach Artikel 1 Unterabsatz 1 ...“ muss sich richtig auf Absatz 7 und nicht Artikel 1 beziehen, da er sonst sinnlos wäre und ins Leere gehen würde.

Schlussatz

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die nicht von Artikel 34 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 erfassten **Teile des Artikel 15** der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 **bis 2.3.2016** weiterhin in Kraft bleiben.

Kollektivvertrag für das Kleintransportergewerbe

Im Rahmen der ersten Verhandlungen mit der Gewerkschaft VIDA zum KV Kleintransporteure (Arbeiter) 2015 konnte unter Verhandlungsführung von KR Harald Pollak folgendes Ergebnis erzielt werden:

- Die KV-Stundenlöhne werden **um 0,14 Euro erhöht** (keine Ist-Lohn Vereinbarung!).
- Das Tagesgeld wird auf **26,16 Euro pro Kalendertag** (derzeit 25,80 Euro pro Kalendertag) erhöht.
- Diese Änderungen traten mit Wirkung **1. Mai 2015** in Kraft.

Lohntafel Kleintransporteure 2015

0,14

	Stundenlohn 2014	Stundenlohn 2015	Wochenlohn 2014	Wochenlohn 2015	Monatslohn 2014	Monatslohn 2015
a)	7,24	7,38	289,60	295,20	1.252,52	1.276,74
b)	7,36	7,5	294,40	300,00	1.273,28	1.297,50
c)	7,48	7,62	299,20	304,80	1.294,04	1.318,26
d)	7,64	7,78	305,60	311,20	1.321,72	1.345,94
e)	7,82	7,96	312,80	318,40	1.352,86	1.377,08

Tiertransport

Die Tabelle Tiertransporte soll eine kurze Übersicht über Tiertransporte, z. B. Erleichterung für Landwirte, Kurzstrecke, Langstrecke sowie über die rechtlichen Voraussetzungen (Befähigungsnachweis, Unternehmenszulassung etc.) gem. EU-VO 1/2005, Tiertransportgesetz und Tiertransport-Ausbildungs-VO bieten.



Eine Broschüre über den Tiertransport finden Sie auch auf unserer Website unter www.wko.at/stmk/transporteure.

Einteilung von Tiertransporten

Erleichterung für Landwirte	Transporte bis 65 km	Transporte über 65 km	
<ul style="list-style-type: none"> Transport eigener Tiere im eigenen Transportfahrzeug bis max. 50 km ab ihrem Betrieb sowie Transporte im Zusammenhang mit der sommerlichen Weidehaltung - ohne km-Begrenzung 	Transport eigener oder fremder Tiere, im eigenen oder fremden Transportmittel, egal ob Landwirt oder nicht, bis max. 65 km	Transport eigener oder fremder Tiere, im eigenen oder fremden Transportmittel, egal ob Landwirt oder nicht, über 65 km	
		bis max. 8 Stunden = Kurzstrecke	über 8 Stunden = Langstrecke
Einhaltung der „Allgemeinen Bedingungen für den Transport von Tieren“ (Art. 3 EU VO 1/2005)			
Transportpapiere auch mitführen!	Transportpapiere mitführen (Art. 4 EU VO 1/2005)		
	Einhaltung der „Technischen Vorschriften“ (Anhang I der EU VO 1/2005)		
		Befähigungsnachweis (Art. 17 Abs. 2 EU VO 1/2005; § 12 TTG; TT-AusbVO)	
		<ul style="list-style-type: none"> Erfolgreicher Abschluss eines Lehrgangs im Ausmaß von mind. 8 Stunden; Praxis im Umgang mit Tieren im Ausmaß von mind. 80 Stunden Oder bei mind. einjähriger einschlägiger Erfahrung im Umgang mit Tieren (Tätigkeit Landwirtschaft) erfolgreiche Absolvierung eines Lehrgangs im Ausmaß von mind. 4 Stunden Befähigungsnachweis: grundsätzl. unbefristet Lehrgänge: z. B. WIFI, etc. Kosten: € 75,- bis 220,-	
			Erfolgreiche Absolvierung eines zusätzlichen Lehrgangs im Ausmaß von mind. 4 Stunden; => Abschluss mit Personenzertifizierung (EN ISO/IEC 17024) Befristung: 5 Jahre
		Zulassung (Typ 1) als Transportunternehmer für „Kurzstrecke“, (Art. 10 EU VO 1/2005; § 10 TTG 2007)	Zulassung (Typ 2) als Transportunternehmer für „Langstrecke“, (Art. 11 EU VO 1/2005; § 11 TTG 2007) <ul style="list-style-type: none"> Zusätzliche Ausstattung für Langstrecken-Transportmittel Zulassung des Fahrzeuges für „Langstrecke“ Führen eines Fahrtenbuches Transportplan
		Unternehmenszulassung: 5 Jahre befristet Zuständige Behörde: Bezirkshauptmannschaft Gebühr: ca. € 18,- bis 25,-	

Quellen: Vgl. Lebende Tiere - Tiertransportvorschriften in Österreich, LFI Österreich (Hrsg.), Sep. 2013, S. 6
 Grafik: FV Güterbeförderung, Wiedner Hauptstraße 68, 1040 Wien; selbst erstellt

Wichtig: Alle Angaben erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung und Recherche ohne Gewähr. Eine Haftung des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe ist ausgeschlossen.

Futtermittelrichtlinie pastus+

Da Futtermittel einen wesentlichen Bestandteil in der Produktion von tierischen Lebensmitteln darstellen, ist deren Qualität und Sicherheit von großer Bedeutung. Deshalb wurde 2006 das Qualitätssicherungssystem pastus+ für Futtermittel im Rahmen der AMA-Gütesiegel-Programme geschaffen.

2015 wurde nun auch der Transport in das Qualitätssicherungssystem pastus+ aufgenommen.

Für die Teilnahme am System pastus+ und dem Recht pastus+ Futtermittel zu transportieren, ist der Abschluss eines pastus+ Lizenzvertrages sowie der Nachweis über die Einhaltung der pastus+ Richtlinien durch eine

zugelassene pastus+ Zertifizierungsstelle erforderlich.

Alle wichtigen Infos sowie Formulare finden Sie auf der Homepage der AMA Marketing (www.ama-marketing.at).

Da Futtermittelunternehmen neben pastus+ auch über andere Zertifikate verfügen können, erkundigen Sie sich bitte vorab bei Ihrem Auftraggeber bzw. Kunden, welche Zertifizierung dieser hat bzw. ob und welche Zertifizierungen von Ihnen verlangt werden. Sollte Ihr Auftraggeber keine pastus+ Zertifizierung von Ihnen verlangen, müssen Sie derzeit auch keinen pastus+ Lizenzvertrag mit der AMA Marketing abschließen.



Sollten Sie jedoch eine pastus+ Zertifizierung benötigen, müssen Sie sich mit der AMA Marketing in Verbindung setzen. Allen Transportunternehmen, die sich bis Ende August 2015 bei pastus+ anmelden (d. h. das Anmeldeformular muss bis Ende August 2015 bei der AMA Marketing eingehen), wird die einmalige Vertragserrichtungsgebühr von 1 000 Euro erlassen.

Section Control-Messstreckenverordnung S 6 Bruck-Oberaich

BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2015

Ausgegeben am 11. Juni 2015

Teil II

154. Verordnung: Section Control-Messstreckenverordnung S 6 Bruck-Oberaich

154. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über eine abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung im Bereich des Abschnitts Bruck-Oberaich der S 6 Semmering Schnellstraße (Section Control-Messstreckenverordnung S 6 Bruck-Oberaich)

Aufgrund § 98a Abs. 1 StVO 1960 wird verordnet:

§ 1. Als Wegstrecke, auf der die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit mit einer bildgebenden technischen Einrichtung, mit der die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeugs auf dieser Wegstrecke gemessen wird, zu überwachen ist (Messstrecke), wird für beide Fahrtrichtungen der Abschnitt zwischen km 79,84 und km 82,40 der Richtungsfahrbahn Seebenstein der S 6 Semmering Schnellstraße festgelegt.

§ 2. Der Beginn und das Ende der überwachten Messstrecke sind anzukündigen.

Stöger

Entsendung und Lohndumping in der Transportwirtschaft

Mit 1. Jänner 2015 ist in Österreich das neue Lohn- und Sozialdumpingbekämpfungsgesetz (LSDB-G) in Kraft getreten. Mit den neuen Vorschriften werden einerseits die schon bisher geltenden Lohndumpingvorschriften für heimische Betriebe verschärft, andererseits wird die Rechtslage in Österreich bei Dienstleistungen ausländischer Unternehmen in Österreich im Rahmen von Entsendungen präzisiert und in einem umfangreichen Erlass klargestellt. Im folgenden Text werden primär die Regeln für Entsendungen aus dem Ausland nach Österreich dargestellt.

Begriff der Entsendung

Der Begriff der Entsendung ist primär in der EU-Entsende-RL 96/71 geregelt. Danach liegt eine Entsendung im Wesentlichen dann vor, wenn Unternehmen einen Arbeitnehmer in ihrem Namen und unter ihrer Leitung in das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats im Rahmen eines Vertrages mit einem im Empfangsstaat (hier konkret Österreich) ansässigen Dienstleistungsempfänger entsenden (sog. Dienstleistungsentsendung). Entsendungen kommen in der Transportwirtschaft praktisch bei **allen Verkehrsträgern** vor. Für die Dauer der Entsendung muss ein Arbeitsverhältnis zwischen dem entsendenden Unternehmen und dem Arbeitnehmer bestehen.

Einer der Hauptanwendungsfälle von Entsendungen im Transportsektor ist die **Kabotage**, welche auch EU-rechtlich eindeutig als Entsendung qualifiziert wird. Klargestellt ist, dass **reine Durchfahrten** durch Österreich (**Transit**) **keine Entsendungen** darstellen und somit nicht dem Lohndumpingrecht unterliegen. Für die zahlreichen Sachverhalte des (oftmals auch kombinierten) Ziel- und Quellverkehrs kann eine generelle Beurteilung nicht vorgenommen werden. Grob gesprochen kann gesagt werden, dass Entsendungen auch in jenen Fällen, in denen das Entsendeunternehmen keinen Vertrag mit einem österreichischen Dienstleis-

tungsempfänger erfüllt, immer dann vorliegen, wenn Dienstleistungen in Österreich **regelmäßig (d. h. in periodischer Wiederkehr) und nicht nur vorübergehend** bzw. in **Einzelfällen** durchgeführt werden.

Beispiel: Slowakische Spedition beauftragt slowakischen Frächter, Möbel von Bratislava an ein Möbelhaus in Wien zu liefern. Entsprechende Transportfahrten finden mehrmals pro Woche statt – es liegt Entsendung nach österreichischem Lohndumpingrecht vor.

Entsendungen sind nur zulässig, wenn vor Arbeitsaufnahme eine Entsendemeldung abgegeben wird. Bei der in bestimmten Fällen noch benötigten EU-Entsendebestätigung traten **seit 1. Jänner 2014 wesentliche Erleichterungen** ein. Für Staatsbürger der neuen EU-Mitgliedstaaten (für EU-8 bereits seit 1. Mai 2011 und seit 1. Jänner 2014 auch für Bulgarien und Rumänien) besteht nun so wie auch schon für die „alten“ EU/EWR-Staatsbürger volle Arbeitnehmerfreizügigkeit in Österreich.

Vorsicht!

Die Ausstellung einer Entsendebestätigung durch das Arbeitsmarktservice ist daher seit 1. Jänner 2014 nur mehr für Staatsbürger aus Kroatien bzw. aus Drittstaaten notwendig!

Entsendemeldung allgemein

- 1 Woche vor Beginn der Dienstleistung (in Österreich) hat der **Entsendebetrieb** die Entsendemeldung (Weblink samt Erläuterungen) auszufüllen und elektronisch an die zentrale Koordinationsstelle (ZKO) für die Kontrolle illegaler Arbeitnehmerbeschäftigung (KIAB/Finanzpolizei) beim Bundesministerium für Finanzen (BMF) zu senden (post. finpol-zko@bmf.gv.at). Nachträgliche Änderungen bei den Angaben sind unverzüglich nachzumelden (Änderungsmeldung).
- Die **Entsendemeldung** ist für alle Arbeitnehmer aller Staaten erforderlich.
- Bei unaufschiebbaren Arbeiten oder kurzfristigen Aufträgen muss die Meldung unverzüglich vor Arbeitsaufnahme erfolgen (1-Wochen-Frist gilt nicht).
- Die Entsendemeldung hat für jede Entsendung gesondert zu erfolgen. Eine „Vorratsmeldung“ ist unzulässig.
- Eine Abschrift der Meldung ist (bei Entsendung von nur einem Arbeitnehmer) dem Arbeitnehmer auszuhandigen.
- Die ZKO leitet die Meldung elektronisch
 - o an die zuständige Krankenkasse im Inland und
 - o in den seit 1. Jänner 2014 noch vorgesehenen Fällen an das regional zuständige AMS weiter (zur Ausstellung der **EU-Entsendebestätigung**).

Entsendemeldung bei laufendem/längerfristigem Vertrag

Bei einem laufenden/längerfristigen Vertrag für **einen** Kunden ist die Abgabe einer Entsendemeldung für einen Zeitraum von **3 Monaten** (Rahmen/Quartalsmeldung) zulässig. In diesem Fall ist in der Meldung zusätzlich bekanntzugeben:

- für die Erfüllung des Vertrages eingesetzte Mitarbeiter/innen,
- alle potenziell möglichen Einsatzorte.

In diesem Fall muss die „ad hoc“-Entsendung eines gemeldeten Mitarbeiters innerhalb der gemeldeten 3-Monats-Frist nicht gesondert gemeldet werden. Nach Ablauf der 3 Monate ist eine neuerliche Entsendemeldung notwendig.

Detaillfragen zu dieser Meldeform sind direkt mit der ZKO (post.finp-pol-zko@bmf.gv.at) abzuklären.

Voraussetzungen für die Ausstellung der EU-Entsendebestätigung

- Ordnungsgemäße Beschäftigung im Entsendestaat/EntsendebetrieB über die Dauer der Entsendung hinaus (Nachweis mit Formular A1 – vom EntsendebetrieB vorauszufüllen, von der jeweiligen Krankenkasse des Wohnmitgliedstaates zu bestätigen und in der Regel 1 Jahr gültig; ist gemeinsam mit der ausgefüllten Entsendemeldung an die ZKO zu

schicken – Weiterleitung direkt von ZKO ans AMS)

- Einhaltung der österreichischen Lohn- und Arbeitsbedingungen (Bezahlung des vergleichbaren österreichischen KV-Lohnes, Urlaub im Ausmaß von österreichischem UrlG, Einhaltung der kollektivvertraglichen Arbeitszeit) sowie der Sozialversicherungsbestimmungen (Formular A1)
- Kosten: 14,30 Euro Gebühr für Antrag; 3,90 Euro Gebühr für Beilagen je Bogen; 6,50 Euro Bundesverwaltungsabgabe für Erteilung.

Kurzüberblick über erforderliche Entsendemeldung/Entsendebestätigung

Sitzstaat des EntsendebetrieBes	Staatsangehörigkeit des entsendeten Arbeitnehmers	Entsendemeldung (§ 7b AVRAG)	Entsendebestätigung (§ 18 und 32a AuslBG)
EU/EWR*	EU/EWR* (ausgenommen Kroatien)	ja	nein
EU/EWR*	Kroatien/Drittstaat	ja	ja

*EU/EWR = Belgien, Dänemark, Bundesrepublik Deutschland, Bulgarien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn, Zypern + Island, Liechtenstein, Norwegen (EFTA-Staaten) + Schweiz (gleichgestellt)

EU-Entsendebestätigung

Seit **1. Jänner 2014** ist zusätzlich zur Entsendemeldung die Ausstellung einer EU-Entsendebestätigung durch das regional zuständige Arbeitsmarktservice in Österreich nur mehr beim Einsatz von Staatsangehörigen aus **Kroatien** sowie aus **Drittstaaten** erforderlich.

- Eine vom AMS ausgestellte EU-Entsendebestätigung benötigen im Rahmen der Entsendung alle Arbeitgeber o mit Sitz in einem EU/EWR-Staat o für alle im Rahmen der Entsendung eingesetzten Arbeitnehmer aus dem „neuen“ EU-Mitgliedstaat Kroatien und aus Drittstaaten.
- Das AMS stellt die EU-Entsendebestätigung innerhalb von 2 Wochen ab Meldungseingang dem EntsendebetrieB und dem Auftraggeber aus.
- Die Beschäftigung darf bei Vorliegen der Voraussetzungen auch ohne EU-Entsendebestätigung begonnen werden.

Vorsicht!

Für Drittstaatsangehörige wird zusätzlich ein Aufenthaltstitel benötigt.

Vorlage- und Bereithaltungspflichten von Unterlagen

Folgende Unterlagen sind am Arbeits(Einsatz)ort (Lkw, Bus, Schiff etc.) durch Arbeitgeber/Arbeitnehmer bereitzuhalten:

- SV-Formular A1 über die Anmeldung des Arbeitnehmers zur Sozialversicherung
- Abschrift der Entsendemeldung
- Im Sitzstaat des Arbeitgebers allenfalls erforderliche Beschäftigungsbewilligung/Aufenthaltsgenehmigung

Ist die Bereithaltung am Arbeits(Einsatz)ort unzumutbar, müssen die Unterlagen jedenfalls im **Inland** bereithalten und der Abgabenbehörde auf Verlangen nachweislich (Einschreiben mit Rückschein) bis zum

Ablauf von 2 Werktagen nach dem Tag der Aufforderung übermittelt werden.

Alternativ zur Bereithaltung am Arbeits(Einsatz)ort können die Unterlagen auch elektronisch vor Ort zugänglich gemacht werden (z. B. mit Laptop, Tablet etc.)

Neuerungen durch Lohn- und Sozialdumpingbekämpfungsgesetz (LSDB-G) seit 1. Jänner 2015

Zur Verhinderung von Lohn- und Sozialdumping infolge der schrittweisen Öffnung des Arbeitsmarktes (seit 2011) bzw. zur Sicherung der heimischen Arbeitsverhältnisse sowie eines fairen Wettbewerbs wurden die folgenden zusätzlichen Pflichten für EntsendebetrieBe (zum Teil bereits 2011) eingeführt und seit 1. Jänner 2015 verschärft.

- Pflicht zur Einhaltung des nach österreichischen Rechtsvorschriften



samt Einstufungskriterien gebührenden Entgelts inklusive aller Entgeltbestandteile,

- Pflicht zur Bereithaltung sämtlicher Lohnunterlagen in deutscher Sprache am Arbeits(Einsatz)ort für die Dauer der Entsendung, und zwar
 - o schriftlicher Arbeitsvertrag oder Dienstzettel,
 - o Lohnzettel, Lohnzahlungsnachweise oder Banküberweisungsbelege,
 - o Lohnaufzeichnungen, Arbeitszeitaufzeichnungen und Einstufungsunterlagen.

Die Lohnunterlagen dienen der Kontrolle der Einhaltung des nach österreichischen Rechtsvorschriften samt Einstufungskriterien gebührenden Entgelts. Die Kontrolle erfolgt über die als „Kompetenzzentrum Lohn- und Sozialdumping“ (Kompetenzzentrum LSDB) eingerichtete Wiener Gebietskrankenkasse. Die Erhebungen vor Ort führen die Abgabenbehörden durch, welche das Ergebnis an das Kompetenzzentrum LSDB zur allfälligen Anzeigeerstattung weiterleiten.

Untersagung der Dienstleistung

Bei (wiederholter) Unterschreitung des Entgelts von mehr als drei Arbeitnehmern ist dem ausländischen Entsender die Ausübung der Dienstleistungstätigkeit für die Dauer von mindestens einem Jahr und höchstens fünf Jahren behördlich zu un-

tersagen. Ein Verstoß gegen diese Untersagung wird mit Geldstrafe von 2.000 bis 20.000 Euro bestraft. Unter der Voraussetzung der Einführung bestimmter Kontrollmaßnahmen zur Verhinderung einer nochmaligen Unterschreitung kann die Untersagung unterbleiben, wenn zusätzlich die verhängte Geldstrafe eingebracht worden ist.

Vorläufige Sicherheit

Die Kontrollorgane können bei Verdacht des Nichtbereithaltens oder Nichtübermittels der Entsendemeldung sowie der Unterlagen über die Anmeldung des Arbeitnehmers zur Sozialversicherung und der Lohnunterlagen, sowie bei Vereitelung der Lohnkontrolle und vor allem bei Unterentlohnung eine vorläufige Sicherheit festsetzen und einheben und im Fall der Nichtleistung der vorläufigen Sicherheit die Beschlagnahme von verwertbaren und dem Auftragnehmer gehörenden Sachen verfügen.

Sicherheitsleistung und Zahlungsstopp

Wenn eine vorläufige Sicherheit nicht festgesetzt oder eingehoben werden kann, können die Kontrollorgane bei Verdacht einer erschwerten Strafverfolgung dem Auftraggeber oder (im Fall einer Arbeitskräfteüberlassung) dem Beschäftigten einen gänzlichen oder teilweisen Zahlungsstopp des

Werklohns/Überlassungsentgelts auftragen. Der Zahlungsstopp darf nicht höher sein als das Höchstausmaß der angedrohten Geldstrafe. Der Zahlungsstopp soll verhindern, dass nach einer Kontrolle Zahlungen erfolgen, die eine Sicherheitsleistung verhindern. Nach einem Zahlungsstopp hat die Strafbehörde über eine Sicherheitsleistung zu entscheiden. Die Sicherheitsleistung darf nicht höher sein als das Höchstausmaß der angedrohten Geldstrafe.

Haftung des Entsendebetriebs

Der Entsendebetrieb haftet nach dem **Arbeitsvertragsrechtsanpassungsgesetz (AVRAG)** in Kombination mit dem **Lohn- und Sozialdumpingbekämpfungsgesetz (LSDB-G)** für

- die rechtzeitige Abgabe der Entsendemeldung bzw. der Meldung von Änderungen
- wissentlich unrichtige Angaben in der Meldung/Änderungsmeldung
- die Bereithaltung und Zugänglichmachung des SV-Formulars A1, der Kopie der Entsendemeldung sowie allfälliger Sitzstaat-Bewilligungen am Arbeits(Einsatz)ort
- die Übermittlung der erforderlichen Unterlagen
- die Verweigerung der Einsichtnahme in die genannten Unterlagen für jeden Arbeitnehmer mit Geldstrafe von **500 bis 5.000 Euro** (bei Wiederholung von 1.000 bis 10.000 Euro),

- die Bereithaltung und Übermittlung der **Lohnunterlagen** sowie Einsicht in diese:

Norm	Tatbestand	Strafraahmen
§ 7d Abs. 1 i.V.m. § 7i Abs. 4 <u>Z 1</u> AVRAG	Wer als Arbeitgeber/in (Beschäftigter/in) die Lohnunterlagen nicht bereithält	1.000 € bis 10.000 € (Wh.: 2.000 € bis 20 000 €) je Arbeitnehmer/in
§ 7d Abs. 2 i.V.m. § 7i Abs. 4 <u>Z 2</u> AVRAG	Wer als Überlasser/in die Lohnunterlagen dem/der Beschäftigter/in nach nachweislich bereitstellt.	Mehr als 3 Arbeitnehmer/innen betroffen:
§ 7d Abs. 2 i.V.m. § 7i Abs. 4 <u>Z 3</u> AVRAG	Wer als Beschäftigter/in entgegen § 7d Abs. 2 AVRAG die Lohnunterlagen nicht bereithält .	2.000 € bis 20.000 € (Wh.: 4.000 € bis 50 000 €) je Arbeitnehmer/in
§ 7i Abs. 2a AVRAG	Wer die Einsichtnahme in die Lohnunterlagen nach § 7d AVRAG verweigert .	1.000 € bis 10.000 € (Wh.: 2.000 € bis 20 000 €) je Arbeitnehmer/in
§ 7i Abs. 1 AVRAG	Wer die erforderlichen Lohnunterlagen entgegen § 7d Abs. 1 AVRAG nicht übermittelt .	500 € bis 5.000 € (Wh.: 1.000 € bis 10 000 €)

- Unterschreitungen des nach österreichischen Rechtsvorschriften gebührenden Entgelts mit Geldstrafe
- bei höchstens drei Ausländern je Ausländer von **1 000 bis 10.000 Euro**, bei Wiederholung 2 000 bis 20.000 Euro,
- bei mehr als drei Ausländern je Ausländer von **2 000 bis 20.000 Euro**, bei Wiederholung 4 000 bis 50.000 Euro.
- Die Strafbarkeit entfällt, wenn die Differenz schon vor der Erhebung nachgezahlt wird. Von der Anzeige/ Strafe ist abzusehen, wenn
 - o leichte Fahrlässigkeit nicht überschritten wird, oder
 - o die Überschreitung gering ist und
 - o die Differenz nachgezahlt wird.
- Verstöße gegen Untersagung der Dienstleistung mit Geldstrafe von **2 000 bis Euro 20.000 Euro** sowie nach dem **Ausländerbeschäftigungsgesetz** (AuslBG) für
- die ordnungsmäßige Beschäftigung des Ausländers (Kroaten und Drittstaatsangehörige) im Sitzstaat des Entsenders,
- die Einhaltung der österreichischen

Lohn- und Arbeitsbedingungen, mit Geldstrafe

- bei höchstens drei Ausländern je Ausländer von **1 000 bis 10.000 Euro**, bei Wiederholung 2 000 bis 20.000 Euro,
 - bei mehr als drei Ausländern je Ausländer von **2 000 bis 20.000 Euro**, bei Wiederholung 4 000 bis 50.000 Euro
- und für die Bereithaltung der Entsendebestätigung am Arbeitsort mit Strafe bis **2 000 Euro**.

Haftung des inländischen Auftraggebers

Der inländische Auftraggeber haftet parallel zum Entsender für

- die ordnungsmäßige Beschäftigung des Ausländers (Kroaten und Drittstaatsangehörige) im Sitzstaat des Entsenders,
- die Einhaltung der österreichischen Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie
- die Ausstellung der Entsendebestätigung (nicht aber, wenn die Entsendebestätigung aufgrund unrichtiger

Angaben des Entsenders fälschlich ausgestellt wurde) mit Geldstrafe nach dem Ausländerbeschäftigungsgesetz

- bei höchstens drei Ausländern je Ausländer mit Geldstrafe von 1 000 bis 10.000 Euro, bei Wiederholung 2 000 bis 20.000 Euro,
- bei mehr als drei Ausländern je Ausländer mit Geldstrafe von 2 000 bis 20.000 Euro, bei Wiederholung 4 000 bis 50.000 Euro,
- allfällige Sicherheitsleistung.

Weitere Detailfragen können an die Zentrale Koordinationsstelle (ZKO) beim BMF gerichtet werden.

Stand: 6/2015



Erfolg der FG Oberösterreich – IG-L Fahrverbot auf A1 wird verschoben

Aufgrund intensiver Verhandlungen durch Fachgruppen-/Fachverbandsobmann Franz Danninger, zusammen mit der Fachgruppe und der Sparte Transport und Verkehr (OÖ), konnte die WKOÖ erreichen, dass das IG-L Fahrverbot auf der A1 Westautobahn zwischen der Anschlussstelle Enns und dem Knoten Haid für Lkw Euro 0–2 auf 1. Juli 2016 verschoben wird. Weiters sollen Fahrzeuge bis 3,5 t von diesem Fahrverbot ausgenommen werden.

Das ursprünglich angekündigte Fahrverbot für Euro 0–1 ab 1. Juli 2015 und Euro 2 ab 1. Jänner 2016 wird somit entsprechend geändert.



**AUF VOLVO
IST VERLASS**

Auf Ihren Volvo Partner auch

Volvo Group Truck Center Unterpremstätten
 Rudolf Diesel Straße 13, 8141 Unterpremstätten
 Tel.: Verkauf 05 7500 - 33 020, Werkstatt 05 7500 - 34 030
www.volvotrucks.at

Volvo Trucks. Driving Progress



Verlust der Arbeitskraft – Was tun Sie dagegen?

Und hier sprechen wir nicht von gesund leben, nicht rauchen, vernünftig ernähren! Das tun Sie doch sowieso, oder?

Es geht darum was los ist, wenn's passiert ist. Und nicht beim Kollegen oder Nachbarn, sondern bei Ihnen.

Was wäre, wenn Ihr Körper gestern das „Funktionieren“ eingestellt hätte und Sie nicht mehr arbeiten könnten? Und Sie stecken vielleicht gerade im Hausbau oder haben ein Darlehen laufen. Vielleicht sind Sie zwischen 20 und 50 Jahre alt und glauben noch das ganze Leben vor sich zu haben?

Staatliche Unterstützung?

Hand auf's Herz, Sie werden noch mehr erschrecken, wenn Sie sich eine Rente konkret ausrechnen lassen. Über 200.000 Menschen beziehen derzeit eine Pension aus dem Versicherungsfall der geminderten Arbeitsfähigkeit. Da haben wahrscheinlich auch viele davon gedacht, niemals selbst betroffen werden zu können.

Aber es gibt ein Mittel, einem möglichen Existenzrisiko zu entkommen!

Die Antwort lautet: private Berufsunfähigkeitsversicherung.

Nur, sie zahlt nicht nur bei schweren Unfällen, sondern auch bei Krankheiten und Kräfteverfall, wenn Sie den zuletzt ausgeübten Beruf nicht mehr ausüben können. Selbst dann, wenn Sie vielleicht schon die eine oder andere Vorerkrankung hatten, kann immer noch eine Versicherungslösung gefunden werden.

Gerade derzeit ist der Wettbewerb der Versicherer stark gestiegen, die Qualität der Versicherungsleistung nimmt zu, die Prämien sind leistbar.

Wir können Ihnen helfen, die für Sie beste Lösung auf dem Versicherungsmarkt herauszufinden.

Rufen Sie an:



Mag. Peter Kremers:
0676/398 02 94



Thomas Trent:
0676/459 13 77



Josef Meisenbichler:
0676/459 13 74

**REIFEN
RECHBERGER**
Nestelbach 76 8262 Ilz

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



DoubleCoin-Reifen:

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

Unsere Stärken:

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



Since 1920's



Motortuning mit Herz

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



Die Saison der Autofreaks und -liebhaber ist schon in vollem Gange. Ein wichtiges Thema neben dem optischen Tuning ist aber natürlich auch was unter der Haube steckt. Vor allem aufgeladene Motoren, wie sie im VW-Konzern gerne und schon länger zum Einsatz kommen, lassen sich mit modifizierter Motorsteuerungs-Software optimieren. Mehr Leistung und

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

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

Neue Chiptuning Modelle:

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

BMW 330D, 430D, 530D, 630D, 730D, X3, X5, X6 3.0D

von Serie 258PS // 560NM auf 305PS und 610NM Drehmoment

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

Mercedes C,E, GLK 220 CDI

von Serie 170PS // 400NM auf 205PS und 460NM Drehmoment

weitere Modelle auf Anfrage
www.tuner.at

COMPETENCE CHIPTUNING

✉ office@tuner.at
www.tuner.at

☎ 0316/ 28 68 48

🏠 Harterstraße 126
A-8053 Graz

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

Ceramic Power Liquid®

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

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

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



CPL ENERGY GmbH

☎ Telefon: 0043 (0)316 22 53 29
✉ E-Mail: office@ceramic-power.eu
www.ceramic-power.eu
🏠 Harterstraße 126
8053 Graz

DIE HIGHTECH BESCHICHTUNG

CERAMIC POWER LIQUID SORGT FÜR

- ✓ Weniger Treibstoffverbrauch
- ✓ Weniger Abgasbelastungen
- ✓ Weniger Motorverschleiss
- ✓ Weniger Motorgeräusch
- ✓ Weniger Ölverbrauch
- ✓ Erhöhung der Kompression
- ✓ Erhöhung der Motorleistung
- ✓ CPL wirkt für 100.000 Km auch bei regelmäßig durchgeführten Ölwechsel

www.ceramic-power.eu



Deutschland: Lkw-Ausweichstreckenkarte 2015 vorbestellbar!

Auch in diesem Jahr wird in **Deutschland an allen Samstagen im Juli und August von 7 Uhr bis 20 Uhr ein Ferienfahrverbot für Lkws** gelten. Die AISÖ bietet Ihnen auch heuer die sog. Ausweichstreckenkarte für alle Autobahnen und Bundesstraßen, die vom Lkw-Ferienfahrverbot

betroffen sind, an. Sie wurde vom deutschen BGL zusammen mit den deutschen Verkehrsbehörden abgestimmt und zeigt ein geeignetes Ausweichstreckennetz an. Die wichtigsten Informationen der Karte sind ins Englische, Französische und erstmals auch ins Polnische, Tschechische und Russische übersetzt.

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

Bestellungen können Sie an office@aisoe.at tätigen.



Deutschland: Neue Lkw-Mautvorschriften seit 1. Juli 2015

In Deutschland wurde die Lkw-Maut seit 1. Juli 2015 auf zusätzliche 1 100 Kilometer Bundesstraßen ausgeweitet. Ab 1. Oktober müssen auch kleinere Lkws ab 7,5 Tonnen die Abgabe bezahlen. Außerdem ändern sich die Mauttarife. Derzeit sind über 1 Mill. Lkws ab 12 t beim Maut-Einheber Toll Collect registriert. Von der Sen-



kung der Mautgrenze auf 7,5 t sind etwa 250.000 in- und ausländische Fahrzeuge betroffen. Neu bemautet werden sog. 44 Inselabschnitte, die nicht unmittelbar mit dem bestehenden mautpflichtigen Netz verbunden sind. Die Internet-Informationen von Toll Collect sollen in 27 Sprachen verfügbar sein.



Vertragsverletzungsverfahren deutschem MiLoG

Die Europäische Kommission hat beschlossen, bezüglich der Anwendung des deutschen Mindestlohngesetzes im Verkehrssektor ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland einzuleiten.

Die Kommission unterstützt zwar die Einführung eines Mindestlohnes, vertritt aber die Ansicht, dass die Anwendung des Mindestlohngesetzes auf alle Verkehrsleistungen, die

deutsches Gebiet berühren, eine unverhältnismäßige Einschränkung der Dienstleistungsfreiheit und des freien Warenverkehrs bewirkt.

Insbesondere die Anwendung auf den Transitverkehr und auf bestimmte grenzüberschreitende Beförderungsleistungen sei nicht zu rechtfertigen, weil dadurch unangemessene Verwaltungshürden geschaffen werden, die ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts behindern.





Italien: Transport von Lebens- und Futtermittel

Wir haben von Problemen im Zusammenhang mit der Beschlagnahme von Lkws in Italien, die Lebens- bzw. Futtermittel transportiert haben, berichtet. Das AWC Padua hat hierzu recherchiert und uns folgende Informationen übermittelt: Die italienischen Behörden haben mitgeteilt, dass die italienischen Gesetzesdekrete der EU-Verordnung 852/2004 über Lebensmittelhygiene sowie den damit zusammenhängenden Verordnungen 853/2004, 854/2004 und 882/2004 entsprechen.

Es wurde bestätigt, dass laut Punkt 5, Kapitel IV der VO 852/2004 Transportbehälter, die für die Beförderung anderer Waren als Lebensmittel oder die Beförderung verschiedener Lebensmittel verwendet wurden, diese zwischen den einzelnen Ladungsvorgängen sorgfältig zu reinigen sind, damit kein Kontaminationsrisiko besteht. Punkt 5, Kapitel IV der VO 852/2004: Wurden Transportbehälter und/oder Container für die Beförderung anderer Waren als Lebensmittel oder die Beförderung

verschiedener Lebensmittel verwendet, so sind sie zwischen den einzelnen Ladungsvorgängen sorgfältig zu reinigen, damit kein Kontaminationsrisiko entsteht. Diese Vorschrift bezieht sich auf eine wechselnde Beförderung von nichtgefährlichen Gütern und Lebens- und Futtermittel. In diesen Fällen sei die Vorlage eines Reinigungszertifikats seitens einer akkreditierten Fachfirma, die die Behälter bzw. Container gereinigt und falls notwendig desinfiziert hat, ausreichend. Laut Informationen der Südtiroler Stelle des nationalen Verzeichnisses der Umweltfachbetriebe (Albo Nazionale Gestori Ambientali), sei es auf jeden Fall verboten, Fahrzeuge und Behältnisse für Lebensmitteltransporte zu verwenden, welche zuvor gefährliche Abfälle enthalten haben.

Auszug: 6) Es ist auf jeden Fall verboten, Fahrzeuge und Behältnisse für Lebensmitteltransporte zu verwenden, welche zuvor gefährliche Abfälle enthalten haben.

Mit Bezug auf die Beschlagnahme verschiedener Auflieger, die sich in letzter Zeit in der Umgebung von Reggio Emilia ergeben haben, hat das

AWC Padua mit der dort zuständigen Stelle der Forstpolizei gesprochen. Der oberste Polizeichef informierte über die Ermittlung und Verfolgung von Straftaten gegen Gefährdung der öffentlichen Gesundheit, die bereits vor zwei Jahren eingeleitet wurden. Dabei wurden ausschließlich jene Getreide- und Futtermitteltransporte beschlagnahmt, deren Fahrzeuge bzw. Behälter bei vorhergehenden Fahrten gefährliche Abfälle (z. B. vormaliger Transport von Industrieschlämmen oder asbesthaltigen Abfällen) transportiert hatten. Trotz einer eventuell erfolgten Reinigung der Behälter und des Vorhandenseins von Zertifizierungen (z. B. GMP+) sei diese Mehrzweckverwendung jedenfalls unzulässig. Die im Albo Nazionale eingetragenen Fahrzeuge bzw. Auflieger und Behälter, welche nachweislich niemals einen Transport gefährlicher Güter durchgeführt haben, sind von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

Es wird daher empfohlen vor Beginn der Fahrt zu prüfen, ob das zu verwendende Fahrzeug in der Vergangenheit einen Transport von gefährlichen Abfällen durchgeführt hat.



Italienisches Domizil bei Eintragung ins Albo Nazionale verlangt

Wir wurden darüber informiert, dass es Neuerungen in Bezug auf die Eintragung in das Albo Nazionale Register (Nationales Verzeichnis der Umweltfachbetriebe – notwendig für Abfalltransporte in Italien) gibt. Laut Informationen der Handelskammer Bozen gibt es seit Kurzem einen Erlass des zuständigen Ministeriums, in welchem festgehalten wird, dass ab sofort für die Eintragung in

das Albo Nazionale Register ein Domizil in Italien verlangt wird.

Bisher wurde ein italienisches Domizil nur im Zusammenhang mit Sistri (Rückverfolgbarkeit von gefährlichen Abfällen) verlangt.

Derzeit wird ein italienisches Domizil nur von **jenen Unternehmen verlangt, die sich neu im Albo Nazionale Register eintragen lassen wollen.**

Österreichische Unternehmen wer-

den durch diese Voraussetzung der italienischen Niederlassung de facto vom Marktzugang ausgeschlossen. Wir sehen hierin einen Verstoß gegen die europarechtlichen Regelungen zum Marktzugang und einen Verstoß gegen die Niederlassungsfreiheit und werden entsprechend intervenieren. Wir sind mit unserem Außenwirtschaftscenter in Italien in Kontakt und halten Sie diesbezüglich auf dem Laufenden!



Ungarn: EKAER-Erleichterungen seit 1. Juni 2015 bei mehreren Belade- bzw. Abladeorten

Wir möchten Sie informieren, dass – laut Information des AWC Budapest – seit 1. Juni für Transporte mit mehreren Belade- oder Abladeorten folgende Vereinfachungen für die EKAER-Meldung in Kraft getreten sind: Wenn für den Transport von einem EU-Mitgliedsstaat nach Ungarn

bestimmte Waren von einem Absender an mehreren Adressen aufgeladen werden, muss nur die letzte Beladeadresse im EU-Absendestaat gemeldet werden.

Ebenfalls muss bei einem Transport aus Ungarn in die EU an einen Empfänger mit mehreren Abladeadressen nur die erste Abladeadresse im EU-Mitgliedsstaat gemeldet werden.

ACHTUNG: Wenn hingegen in Ungarn Ware für den Transport innerhalb Ungarns oder in einen anderen EU-Mitgliedsstaat an mehreren Adressen aufgeladen wird, muss jede einzelne Ladeadresse in Ungarn gemeldet werden. Ebenso muss beim Transport nach Ungarn jede einzelne Abladeadresse in Ungarn gemeldet werden.



Ukraine: Verkehrsbeschränkungen

Die Botschaft der Ukraine hat uns darüber informiert, dass laut Gesetz der Ukraine (VO-Nr. 879, 27. Juni 2007) die Regierung seit 1. Juni

2015 die Möglichkeit hat, Maßnahmen für die Verkehrsstraßeninstandhaltung bei Temperaturerhöhung über 28° C auf öffentlichen Straßen

der Ukraine für Verkehrsmittel mit Achsbelastung mit mehr als 7 t und mit dem Gesamtgewicht über 24 t, Straßenverkehrsbeschränkungen einzuführen.



Bulgarien ändert Bezahlungsmöglichkeiten der Maut-Gebühren

Seit 1. Juni 2015 können Straßenbenutzungs- und Vignettengebühren für Lkw am bulgarisch-türkischen Grenzübergang Kapitan Andreevo nur noch bargeldlos bezahlt werden. Grund für die Umstellung der Zahlungsmethode ist eine erhoffte Beschleunigung der Abfertigungs-

prozedur sowie die Möglichkeit, die Korruption zu unterbinden. Die bulgarischen Grenzbehörden haben darüber hinaus angekündigt, diese Zahlungsmethode auch auf andere große Grenzübergänge nach Bulgarien auszudehnen.





Norwegen führt Mindestlohn per 1. Juli 2015 ein!

Am 28. Mai 2015 wurde die neue Vorschrift über „Allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei“ (Bekanntmachung von Kollektivverträgen für den Straßengütertransport) verabschiedet, welche für sowohl norwegische als auch ausländische Fahrer gültig ist. Bereits am 1. Juli 2015 trat die Vorschrift in Kraft.

Die Vorschrift schreibt Mindestlohn und Tagegeld wie folgt vor:

Der Mindestlohn beträgt NOK 158,32 pro Stunde, die Diät NOK 307,00 pro 24 Stunden.

Für jede angefangene Achtstundenperiode muss 1/3 des Diätbetrages ausbezahlt werden, d. h. insgesamt 3/3 für 24 Stunden. Wenn der Arbeitnehmer/Fahrer bereits bessere Bedingungen hat, gelten jedoch diese.

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

nicht für den Transport von betriebs-eigenen Gütern.

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

Im Bekanntmachungsgesetz § 11 sowie dem Arbeitsschutzgesetz § 18 wird reguliert, dass die hiesige Ar-

beitsschutzbehörde „Arbeidstilsynet“ die Kontrollen der Einhaltung der Vorschriften durchführen werden. In Kapitel 5 der Berufs-transportvorschrift, welche auf der EG-Verordnung Nr. 1072/2009 basiert, werden gewisse Ansprüche an die Dokumentation für sowohl den einkommenden internationalen Transport sowie die darauffolgenden Kabotageaufträge gestellt. Diese Dokumentation wird dem Arbeidstilsynet in deren Kontrolltätigkeit zur Verfügung gestellt. Arbeidstilsynet hat auch Recht darauf, Arbeitsverträge, Arbeitsbedingungen etc. zu kontrollieren. Eine eventuelle Schweigepflicht über Lohnbedingungen etc. gilt in diesen Fällen nicht. Die üblichen Maßnahmen beim Verstoß sind u. a. Polizeianzeige, Geldstrafen und/oder Anhalten des Transportes. Alle Anmerkungen müssen schriftlich erfolgen. Dies ist in Kapitel 18 der Arbeitsschutzgesetzes reguliert.

Neu seit 1. Juli ist auch, dass bei groben Verstößen gegen das Bekanntmachungs- oder Arbeitsschutzgesetz, **Gefängnisstrafen von bis zu 1 Jahr und 3 Monaten** verhängt werden können.



DocStop zur medizinischen unterwegs-versorgung von Berufskraftfahrer/innen

Der Verein DocStop Austria ist eine Initiative zur medizinischen unterwegsversorgung von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern. Ins Leben gerufen wurde diese Initiative bereits 2007 in Deutschland, wo aktuell mehr als 700 Mediziner, Kliniken und Krankenhäuser zur ambulanten Hilfe zur Verfügung stehen.

Am 12. November 2014 hat nun auch der erste DocStop Standort in Österreich auf der A2-Abfahrt Ilz-Fürstenfeld eröffnet.

3 weitere Stützpunkte in St. Johann im Pongau, Gols und Amstetten sind in Vorbereitung.

Wie funktioniert DocStop?

- Die kranke Fahrerin bzw. der kranke Fahrer ruft bei der DocStop-Service-Hotline unter 0820/902211 (0,200 Euro/min aus Mobil oder Festnetz inkl. MwSt) an.
- Das Hotlinepersonal nennt einen DocStop-Anlaufpunkt und die Telefonnummer einer Arztpraxis oder eines Krankenhauses. An Anlaufpunkten gibt es die notwendigen Parkplätze.
- Das Servicepersonal unterstützt Fahrerinnen und Fahrer bei der Arztbesuche im regionalen Bereich, sodass eine zeitnahe Behandlung durch einen Mediziner erfolgen kann.



Dieser 24-Stundenservice bietet in 23 Sprachen rasche Auskunft und Hilfe.

So kann verhindert werden, dass durch Eigenmedikation und/oder Fahren mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen schwere Verkehrsunfälle verursacht werden.

Die Abrechnung der Arztbesuche erfolgt entweder über einen Auslandskrankenschein bzw. die e-Card oder für Nicht-EU-Bürger in bar.

Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer benötigen weder eine Mitgliedschaft bei DocStop noch sind Beiträge an diesen Verein zu zahlen.

Der Verein DocStop freut sich jedoch über finanzielle Unterstützung.

Weitere Informationen erhalten Sie unter: <http://www.docstoponline.at/>

Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex

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

Aktuelle Inflations-/VPI-Entwicklung in Österreich

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

Checkliste für Umzugstransporte

Der Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe hat eine „Checkliste für Kunden – Umzugstransporte“ erstellt.

Wir möchten ausdrücklich darauf hinweisen, dass sich diese Checkliste als Erstorientierung für Kunden

versteht und daher auch nicht alle rechtlichen Eventualitäten oder praktischen Anforderungen widerspiegelt.

CHECKLISTE UMZUGSFIRMEN

unverbindlich

Vor der Angebotserstellung:
Weist die Firma unternehmenstypische Eigenschaften auf ? Wie u.a.: <ul style="list-style-type: none"> • Firmenanschrift • Firmenzusatz z.B. KG, GesmbH etc. • Umsatzsteueridentifikationsnummer/ATU Nummer • Firmenwebsite, Festnetzanschluss, Faxanschluss • Geschäftszeiten
Wird eine vor Ort Besichtigung (kostenlos) zur Erstellung des Kostenvoranschlags durchgeführt?
Stellt der Unternehmer ein schriftliches Angebot ?
Sind folgende Punkte mit dem Unternehmer geklärt ? <ul style="list-style-type: none"> • Leistungsvolumen (Art des Fahrzeugs, Anzahl der Personen) • Führt der Unternehmer den Transport selber durch? • Verpackung (wer verpackt) • Preis (Pauschalpreis oder Stundenlohn) • Bezahlung (bar oder per Überweisung) • Sind allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) vorhanden • Haftung bei Schäden • Vorhandene Versicherungen (Art der Versicherung und Versicherungsdeckung)
Beim Umzug/Übersiedlung/Transport:
Weist das Fahrzeug unternehmens- oder branchenspezifische Eigenschaften (wie Firmenaufschrift oder bei Wiener KFZ Zulassung bei Fahrzeugen bis 3,5t ein KT bzw. KP und bei Fahrzeugen über 3,5t ein GT als Endung in der Nummerntafel) auf?
Bei Überschreitung des unverbindlichen Kostenvoranschlags: Beträchtliche Überschreitungen müssen angezeigt werden. Sie haben ein Wahlrecht zwischen Ausführung und Vertragsrücktritt.
Hat Ihnen der Unternehmer Überschreitungen bzw. Mehrkosten angezeigt?
Im Schadensfall: Sichtbare Schäden umgehend, äußerlich nicht sofort erkennbare Schäden so rasch wie möglich und am besten schriftlich beim Transporteur melden! Vereinbarungen/Fristen beachten!
Besichtigt ein Vertreter des Unternehmens den Schaden?

Diese unverbindliche Checkliste listet exemplarisch wichtige Punkte auf, die vorab bei Umzugstransporten geklärt werden sollten.

Der Preis sollte nicht das einzige Kriterium bei der Wahl des Transportunternehmens sein!

Fahrsicherheitszentrum für Gabelstapler in Österreich eröffnet

bfi Steiermark setzt neue Maßstäbe in der Ausbildung

Das bfi Steiermark eröffnete am 28. Mai als erste österreichweite Bildungseinrichtung in Kooperation mit Linde Material Handling GmbH ein eigenes Fahrsicherheitszentrum für Hubstapler aller Bauarten, um zukünftig die steirischen Unternehmen dabei zu unterstützen, Produktionsausfälle, Schäden und Haftungen zu vermeiden. Zahlreiche Gäste aus Wirtschaft, Politik und Bildung staunten nicht schlecht.

Hochkarätige Gäste konnten sich am 28. Mai selbst davon überzeugen: Die neu errichtete 8 Meter hohe Trainingshalle auf dem bfi-Gelände in der Paula-Wallisch-Straße in Graz-Puntigam bietet beste Voraussetzungen, um den künftigen Gabelstapler-Teilnehmer/innen reale Gegebenheiten im Training

zu bieten, die die Mitarbeiter/innen in Unternehmen tagtäglich erleben. Die Eröffnung stand dabei ganz unter dem Motto „erleben“. Gezeigt wurden unter anderem das spezielle technische Ausbildungsequipment mit Distanzmessung und virtuellen Regalsystemen, womit das Handling des jeweiligen Fahrzeuges ohne Gefährdung trainiert werden kann. Ab sofort können die Teilnehmer/innen mit Gütern wie Langrohren oder Flüssigkeiten sowie das Stapeln von Materialien in bis zu 8 Meter hohen Hochregalen üben. In einem eigens angelegten Parcours und auf Beladungsrampen werden praxisbezogene Trainings durchgeführt. Besonderes Augenmerk im Training wird auch auf deichselgeführte Staplerfahrzeuge gelegt, die im großen Ausmaß im Handel eingesetzt werden und derzeit noch nicht führerscheinpflichtig sind.



Diese vertiefenden und intensiven bfi-Aus- und Weiterbildungen führen zu mehr Fahrsicherheit und damit zu geringeren Personen- und Sachschäden. Weitere Infos finden Sie auf www.bfi-stmk.at, über die kostenlose bfi-App oder unter der Tel: 05 7270 DW 2300 bzw. grazsued@bfi-stmk.at.





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

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

Die ganze Vielfalt aus einer Hand! Europaweiter Ersatzteilservice!

Heute bestellt - morgen geliefert!



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



Sie bewegen, wir versichern.

www.fiala.at



sicher aus Tradition
Ein Unternehmen mit Erfahrung



Wurmbrasse 42/2, A-1120 Wien
T: +43 (1) 533 68 17-0, M: office@fiala.at

CARWASH



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



☎ 03862/22 384

8605 Kapfenberg
Winklerstraße 74 + 54

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

office@trippl.com
www.trippl.com



WIELTON



TEMME

TEMME GmbH · Oberschwarza 62 · A-8471 Spielfeld
www.nfz-temmel.at

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

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



WEGWEISEND SPARSAM.

DAS SONDERMODELL VOLVO V40 NORDIC
MIT 115 PS BEI NUR 3,4 LITERN VERBRAUCH.

DER VOLVO V40 NORDIC
Jetzt ab nur €19.990*

VOLVOCARS.AT

*Umsatzsteuer einschließlich Richtpreis in Euro inkl. MwSt. und 20% MwSt.
Kraftstoffverbrauch 3,4-5,3 l/100 km CO₂-Emission 69-124 g/km
Gültig bis 30. Juni 2015. Stand Februar 2015. Preisverfall.

spesautomobile

8077 Thondorf / Graz, Golfstraße 5
Tel.: 031 6/407 100, office@volvo.spes.at, www.volvo.spes.at

Schadenmanagement im Straßengüterverkehr

Durch den steigenden Warenfluss, die hohen Anforderungen durch den Auftraggeber und durch den steigenden Kosten- und Zeitdruck nimmt zwangsläufig die Fehleranfälligkeit in der Abwicklung und die Schadenhäufigkeit in der Güterbeförderung zu.

Im gesetzten Falle ist die richtige Handhabung nach dem eingetretenen Schadenfall wichtig. So können durch entsprechend ausgereiftes Schadenmanagement die Abwicklungszeit und -kosten niedrig gehalten werden. Und man lernt aus diesen Fehlern. Schließlich ist ein guter Transportpartner auch durch rasche und korrekte Abwicklung im Schadenfall zu erkennen.

Im Schadenfall geht es neben der Aufarbeitung zur künftigen Vermeidung auch darum, etwaige gerechtfertigte Ansprüche gegen Verursacher durchzusetzen – oder auch ungerechtfertigte Ansprüche abzuwehren.

Eine lückenlose Dokumentation des Transportablaufes, Dokumentation und Fotografien von Beschädigungen sind hilfreich. Nicht selten wird der Frachtführer mit hohen Forderungen durch verspätete Anlieferung, Standgeldzeiten oder sonstigen (Folge) Kosten konfrontiert. Schon in den oft mehrseitigen Transportaufträgen ist es mittlerweile üblich, durch diverse Klauseln und Vereinbarungen die Übernahme von Sonderkosten zu vereinbaren. Allein durch derartige Vereinbarungen können Transportunternehmen in ihrer Existenz gefährdet werden. Empfehlenswert ist es, Transportaufträge vor der Annahme zu prüfen und gegebenenfalls Inhalten zu widersprechen – auch wenn der Auftraggeber mit dem Storno der Ladung droht.

Höchsthaftungsgrenzen im Straßengüterverkehr

Oft geistert eine Geschichte durch die Transportbranche: das Gerücht

der „10-Euro-pro-Kilogramm-Versicherung“. Ansatzweise liegt diesem Gerücht ja eine gewisse Wahrheit zugrunde. In der Tat besteht eine Höchsthaftungsgrenze in ähnlicher Höhe – nur, dass es sich um eine Haftungsgrenze handelt – und eben um keine Versicherung! Wird die Höchsthaftungsgrenze von 8,33 SZR (Sondererziehungsrechte) pro Kilogramm Rohgewicht (Bruttogewicht) in Euro umgerechnet, stimmt die Höhe in etwa. In etwa, weil dies ein tagesabhängiger Kurs ist, der stets umzurechnen ist.

Die Haftungsgrenzen sind in der CMR festgelegt, die eine Grundlage für den nationalen und internationalen Güterverkehr auf der Straße darstellen.

Zu beachten ist jedenfalls, dass „Haftung“ nicht mit „Versicherung“ zu verwechseln ist, was in diesem Falle zu diesem Irrglauben führt.

Somit: die Haftung des Frachtführers ist durch die CMR mit höchstens 8,33 SZR/kg Brutto (bzw. dem Warenwert bis zu dieser Höhe) begrenzt. Die Transportversicherung ist empfehlenswert, insbesondere wenn es sich um wertvolle oder (im Transportverlauf) gefährdete Güter handelt.

Der Abschluss einer Transportversicherung ist daher oft ein wichtiger Bestandteil des Transports und sollte individuell mit dem Kunden/Transporteur/Versicherer besprochen werden. Je wertvoller das zu transportierende Gut, desto schneller werden im Schadenfall auch Haftungsgrenzen des Transporteurs erreicht!

Schadenmanagement

Im eingetretenen Schadenfall ist die richtige Reaktion durch Fahr-, Lager- und Büropersonal beim Transporteur wichtig.

Wird eine äußerlich erkennbar beschädigte Ware ohne Vorbehalt übernommen und so in Ihre Obhut übergeben (Auslieferung, Weitertransport, Lagerung), bestätigen Sie durch die vorbehaltlose Übernahme, die Güter in ordentlichem Zustand übernommen zu haben. Oft endet die weitere Schadenbearbeitung mangels Nachweis mit der letzten ordentlichen Übernahme, wurden vorherige Transporteure regelrecht freigezeichnet.

Die Abwicklung von eingetretenen Transportschäden beginnt somit bei der „korrekten“ Übernahme. Die Übernahmedokumentation – oder gegebenenfalls die Abweisung ohne Übernahme – bei äußerlich erkennbarer Beschädigung der Verpackung oder des Transportgutes, bei offensichtlich schlechter Verpackung oder bei Fehlmengen sind ein wichtiger Aspekt. Transporteure haften im Regelfall nur in der Zeit der Obhut des Gutes. Diese beginnt bei der Übernahme des Gutes beim Absender und endet mit der (dokumentierten) Übergabe an den Empfänger. Die dokumentierte Übernahme ist auch bei innerbetrieblichen Transporten oder einer Transportkette innerhalb von großen Unternehmen zu empfehlen. Vorbehalte auf Lieferscheinen oder CMR-Frachtbriefen sollen immer definiert und so ausführlich wie möglich sein. Der klassische Vorbehaltstempel „Übernommen mit Vorbehalt“ ohne weitere Details sollte längst ausgedient haben! Der Text

beschreibt nicht, was vorbehalten wurde! Eine bestätigte Übernahme alleine ist selten ausreichend, um sicherzustellen, dass eine Schadenbearbeitung eingeleitet wird. Die bekannte schriftliche Haftbarhaltung wird da erst zum Auslöser zur weiteren Bearbeitung. Beweissicherung im Schadenfall – beispielsweise durch einen Havariekommissar oder Transportsachverständigen – ist in schwierigen Fällen sicher empfehlenswert, um eine neutrale Stelle zu involvieren. Jede Schadenabwicklung ist möglichst genau zu dokumentieren, um auch später alle wichtigen Informationen verfügbar zu haben. Bei Schäden, die äußerlich nicht erkennbar sind, sollte umgehend nach dem Erkennen des Schadens eine schriftliche Schadenmeldung an den Transporteur gesendet werden, um den Schaden anzuzeigen. Gesetzliche Re-

klamations- und Verjährungsfristen richten sich nach Verkehrsträger und Übereinkommen.

Das beste interne Schadenmanagement kann jedoch nur durch eines übertroffen werden: präventive Maßnahmen zu setzen und so zu arbeiten, dass Transportschäden möglichst vermieden werden können.

Der Autor: *Gernot Fischbach, gelernter Speditionskaufmann, ist seit 2012 Sachverständiger für Speditionswesen und Transportschäden, führt seit 2015 das Sachverständigenbüro SVZL Consulting eU. in Graz.*

Verweis: www.svzl.eu bei Präventivmaßnahmen und den Herausforderungen bei der Abwicklung von Transportschäden.



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

Das Aufgabenfeld umfasst folgende Bereiche:

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

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

Nähere Informationen finden Sie unter:
www.transportrecht.at

Dr. Dominik Schärmer
Rechtsanwalt
Ungargasse 15/5
1030 Wien

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

Dr. Dominik Schärmer
RECHTSANWALT



Über die LogCom

Primäres Ziel dieser Bewegung ist es, das Image des Lkw in der Öffentlichkeit zu fördern und zu verbessern. Wir müssen den Lkw daher noch viel mehr als sympathischen Partner positionieren, positive Bilder mit dem Lkw vermitteln und so positiven Einfluss auf die emotionale Ebene der Bevölkerung nehmen.

Wofür steht LogCom – Friends on the Road?

- Für gezielte und exklusive On the Road-Branchenwerbung in Form von Fahrzeugbeklebungen und -beschriftungen!
- Für Imagearbeit – von der Branche für die Branche!
- Für ein markantes und positives Auftreten in der Öffentlichkeit!

Warum LogCom – Friends on the Road?

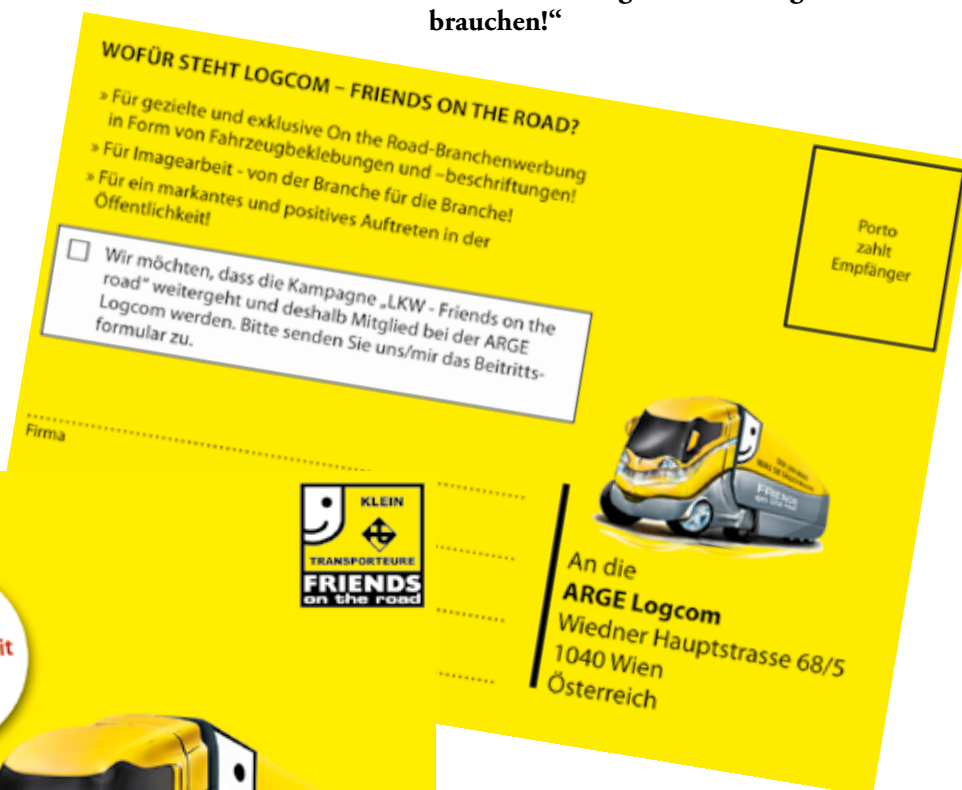
- Einzelwerbung ist stets begrenzt, gemeinsame Branchenwerbung wirkt breit!

- Geringer jährlicher Beitrag mit hohem Werbe- und Wiedererkennungswert!
- Zweckwidmung der finanziellen Mittel ausschließlich für Werbung für den Lkw und seine Bedeutung!
- Kommunikation der wirtschaftlichen Leistungen von modernen Betrieben und modernen Transportmitteln gegenüber der Öffentlichkeit und Entscheidungsträgern!

Welchen Vorteil bietet LogCom – Friends on the Road?

- Verwendung/Benutzung einer nachweislich bekannten und positiv bewerteten Marke!
- Starker gemeinsamer Branchenauftritt!
- Gemeinsame Marke mit hohem Wiedererkennungswert!
- Gemeinsames Bekenntnis zur Transportbranche!
- Nicht einer von vielen, sondern ein echter Friend on the Road zu sein!

„Der Lkw bringt, was Sie täglich brauchen!“



Die Beitritts-Karte kann bei der Fachgruppe angefordert werden.



FIRMA.....

Wiedner Hauptstraße 68
1040 Wien

ADRESSE.....

T +43 (0)1 961 63 63
F +43 (0)1 961 63 75

TELEFON.....

E: office@logcom.org
W <http://www.logcom.org>

TELEFAX.....

.....
DATUM

BEITRITTSERKLÄRUNG

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

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

.....

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

☐ **€ 100,- Mitgliedsbeitrag** für Transportunternehmen von **0 – 10 LKW** und für **Kleintransporteure**

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

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

Beträge netto, LKW-Anzahl nach Konzessionsumfang

Mit freundlichen Grüßen

.....
Unterschrift, Firmenstempel





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

- ✦ **Bernhard Karl Derler** | 8943 Aigen/Ennstal
- ✦ **Bernhard Edlinger** | 8733 St. Marein-Feistritz
- ✦ **Jochen Alois Freiburger** | 8223 Bad Blumau
- ✦ **Florian Galler** | 8054 Graz
- ✦ **Manuel Gröbl** | 8073 Feldkirchen
- ✦ **Gerlinde Roswitha Gruber** | 8261 Sinabelkirchen
- ✦ **Stefan Karl Henninger** | 8642 St. Lorenzen
- ✦ **Patric Koch** | 8570 Voitsberg
- ✦ **Philipp Krois** | 8010 Graz
- ✦ **Michael Markus Matuschek** | 8051 Graz
- ✦ **Robert Milanković** | 8042 Graz
- ✦ **Martin Siegfried Peer** | 8960 Öblarn
- ✦ **Martin Puster** | 8720 Knittelfeld
- ✦ **Claudia Maria Rois** | 8401 Kalsdorf

- ✦ **Mag. Alexander Schlick** | 8054 Graz
- ✦ **Johannes Lukas Steinkellner** | 8750 Judenburg
- ✦ **Matthias Tomberger** | 8411 Hengsberg
- ✦ **Ingeborg Tschiggerl** | 8484 Unterpurkla
- ✦ **Kurt Wilfinger** | 8225 Pöllau
- ✦ **Monika Zeiser** | 8900 Neulassing
- ✦ **Martin Zerner** | 8605 Kapfenberg
- ✦ **Christian Zörweg** | 8960 Öblarn

*Herzliche
Glückwünsche!*



Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe in der Steiermark

Herbsttermin 2015

Für die Prüfungen zum Nachweis der fachlichen Eignung für das Güterbeförderungsgewerbe gemäß § 6 der BZGü-VO, BGBl. II Nr. 221/1994, idF BGBl. II Nr. 280/2000 werden folgende Termine festgesetzt:

Schriftliche Prüfung:

Dienstag, 13. Oktober 2015

Mündliche Prüfungen:

Dienstag, 27. Oktober 2015 und
Mittwoch, 28. Oktober 2015

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.



V. l.: Emanuel Pfeifer – Bürgermeister Sinabelkirchen, Franz Schanes – Amtsleiter Gemeinde Sinabelkirchen, Alfred Ferstl – Fachgruppenobmann, Anja Genser – Sparte Transport + Verkehr, Thomas Loipersböck – Gemeinderat Sinabelkirchen, Simone Klamming – Ehefrau von Michael, Benedict Klamming – Sohn von Michael, Gerald Neuhold – Gemeindekassier Sinabelkirchen, Michael Klamming – Geschäftsführer+Gesellschafter FTG, Laurens Klamming – Sohn von Michael, Elsbeth Klamming – Mutter, Alois Klamming – (ehem.) Geschäftsführer; Vater (Geschäftsführerwechsel im Mai 2015), Bernhard Klamming – Prokurist+Gesellschafter FTG, Paul Klamming – Sohn von Bernhard, Felix Klamming – Sohn von Bernhard, Tanja Klamming – Frau von Bernhard, Marie Klamming – Tochter von Bernhard

Sondertransporte auf der Wunschliste

Seit 60 Jahren ist Felber Transport on the road. Auf Ausflaggen wird verzichtet, die 50 Lkws sind in heimischer Hand.

Sondertransporte zählen zu den Lieblingsdisziplinen im steirischen Unternehmen, das bereits in dritter Generation erfolgreich auf Kurs in Richtung Zukunft fährt. Für die Route zeichnet Michael Klamming verantwortlich, der ganz besonders stolz auf die Tatsache ist, dass der 50 Lkw umfassende Fuhrpark mit steirischen Kennzeichen betrieben und ausschließlich von heimischen Fahrern gelenkt wird. „Das garantiert, dass die Wertschöpfung im Land bleibt“, bekennt sich der Unternehmer zum Standort, an dem er sich vor allem in der Exportwirtschaft einen Namen gemacht hat.

Unter dem Motto „Wir bringen’s – nach Europa“ werden europaweite Transportaufträge auch kurzfristig erledigt. Von Andalusien bis weit



nördlich des Polarkreises oder vom Schwarzmerhafen bis an die irische Westküste werden vor allem Schwertransporte geführt, die überbreit, überhoch, lang und sehr schwer sind. Durch umfangreiche Dauerausnahmegenehmigungen können die Lieferzeiten – so Klamming – kurz gehalten werden, was nicht der einzige Bonus ist, von dem Kunden profitieren: „Wir transportieren Güter außer der Norm nicht nur mit schweren, offenen Tiefladern bis zu einer Nutzlast von 100 Tonnen, sondern bieten Lösungen mit Sondertransporten an, die vor Witterungs-

einflüssen geschützt sind. Mit diesen Spezialfahrzeugen können aufwendige und teure Verpackungen meist eingespart werden.“ Das 60-Jahr-Jubiläum wurde bei Felber Transport in ganz großem Stil mit Mitarbeitern, Kunden und Freunden gefeiert. Und dabei zeigte sich auch die vierte Generation bereits sehr unternehmungslustig. Vor allem beim spielerischen Umgang mit den Brummis, die auf dem Firmengelände in Reih und Glied die Gäste begrüßten. Und beim Gokart-Rennen, bei dem auch die Seniorchefin ordentlich aufs Gaspedal gestiegen ist.



Der neue Ausschuss FV Güterbeförderungsgewerbe Transport und Verkehr

- Obmann:** • KR Franz Danninger, MBA
Obmann-Stv.: • Michael Wilhelm Hofstädter
 • Christoph Linder

Mitglieder:

- | | | |
|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| • Karl Christian Baron | • Andreas Hahslinger | • KR Katharina Pokorny |
| • Bernd Brantner | • KR Wolfgang Herzer | • Günther Norbert Reder, MBA |
| • Franz Danninger, MBA | • Michael Wilhelm Hofstädter | • DI Gerhard Schauerl |
| • Mag. Roman Josef Eder, MBA | • Christoph Hötzl | • KR Ulf Schmid |
| • Wolfgang Eibl | • KR Johann Leopold | • Wolfgang Steiner |
| • Mag. Markus Fischer | • Christian Liedauer | • Karl-Heinz Strauss |
| • KR Reinhard Fischer | • Christoph Linder | • Gottfried Strobl |
| • Mag. Nicole Friedmann-Körver | • Regina Mayer | • Friedrich Toifl |
| • Gottfried Golob | • Ing. Christoph Mitterbauer | • Ing. Bruno Johann Urschitz |
| • Maximilian Gruber | • Ing. Albert Moder | • Artur Waniek |
| | • KR Ludwig Pall | • Günther Maier |

- Fachverbandsgeschäftsführer:** • Mag. Peter Michael Tropper

Frächtertagung 2015



Frächtertagung | 12. September 2015
ORT: Freizeitanlage Zechner in 8723 Kobenz, Au 1

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.

↓ Leitl: Lohnnebenkostensenkung kann weiteres Abrutschen im EU-Arbeitsmarktranking verhindern OTS, 4. Mai 2015

Leitl: Lohnnebenkostensenkung kann weiteres Abrutschen im EU-Arbeitsmarktranking verhindern

Utl.: Österreichs Arbeitsmarktdaten im internationalen Vergleich erneut verschlechtert - Lichtblick ist Beschäftigungsplus bei Älteren =

Wien (OTS) - "Dass Österreich im EU-weiten Arbeitsmarktranking mittlerweile mit 0,9 Prozentpunkten hinter Deutschland abgeschlagen auf Platz 3 liegt, ist ein Warnsignal und muss Anlass geben, mit wirksamen Beschäftigungsimpulsen gegenzusteuern", betont WKÖ-Präsident Christoph Leitl. Der Abstand zum viertplatzierten Luxemburg mit 0,1 Prozentpunkten, ja sogar zum siebentplatzierten Estland mit 0,3 Prozentpunkten ist bereits hauchdünn geworden. Es sei daher leicht möglich, dass Österreich im nächsten Monat noch weiter zurückfällt. Leitl: "Diese Entwicklung muss gestoppt werden. Deutschland hat vor 10 Jahren die richtigen Weichen gestellt, eine Lohnnebenkostensenkung umgesetzt und spürt nun deutlich die positiven Effekte auf dem Arbeitsmarkt. Dieser Schritt ist auch in Österreich dringend notwendig, denn für eine Kehrtwende am Arbeitsmarkt braucht es Maßnahmen, die es der Wirtschaft ermöglichen, Arbeitsplätze zu schaffen. Das ist nur mit einer spürbaren Lohnnebenkostensenkung möglich."

Zwtl.: Beschäftigung Älterer als Lichtblick am Arbeitsmarkt - Eingliederungsbeihilfe wirkt

Einziger Lichtblick am Arbeitsmarkt ist die Beschäftigung Älterer: Im Vergleich zum Vorjahr waren im vergangenen Monat um 52.000 Personen in der Altersgruppe 50+ mehr in Beschäftigung. Der starke Anstieg der Beschäftigten in dieser Altersgruppe ist nicht nur demografisch bedingt, auch die Arbeitslosenquote der Älteren - nach nationaler Definition - stieg mit 0,2 Prozentpunkten geringer als die allgemeine Arbeitslosenquote.

Besonders erfreulich ist, dass immer mehr arbeitslose Personen 50+ wieder zurück in den ersten Arbeitsmarkt finden. Seit Jahresbeginn fanden 42.632 ältere Arbeitslose wieder einen Job,, das ist um 8,8 % mehr als noch vor einem Jahr. Leitl: "Die Betriebe schätzen den Wert der Generation 50+". Positive Effekte hat auch das 2014 gestartete "Älterepaket", das mit gezielten Maßnahmen bis 2016 die Reintegration in den Arbeitsmarkt unterstützt. 60% der in diesem Zusammenhang zur Verfügung gestellten Mittel sind für Eingliederungsbeihilfe an Betriebe vorgesehen, die bereit sind, Älteren eine Chance zu geben. "Es ist sehr zu begrüßen, dass die Regierung nun beschlossen hat, diese wirksame Maßnahme zur Wiedereingliederung Älterer in den Arbeitsmarkt bis 2019 zu verlängern. Eine Studie des WIFO belegt eindeutig, dass sich Eingliederungsbeihilfen, die Betriebe erhalten, wenn sie arbeitslose Personen einstellen, bei Älteren besonders schnell rechnen. In Beschäftigung zu investieren zahlt sich daher eindeutig aus," betont der WKÖ-Präsident. (PWK308/PM)

⇒ Transporteure fordern Umsetzung längst überfälliger Forderungen OTS, 5. Mai 2015

Leitl: „Arbeitszeitverkürzung funktioniert nicht wie Kuchen-Verteilen“
Überstundeneuro bringt Belastung, aber keine Jobs - keine Unterstützung der Wirtschaft

„Eine Arbeitszeitverkürzung verteilt Arbeit nicht gerechter. Ein Stück Arbeit für Dich, ein Stück für mich - diese Rechnung geht nicht auf, denn Arbeitszeitverkürzung funktioniert nicht wie Kuchen-Verteilen“, betont Wirtschaftskammer-Präsident Christoph Leitl. Er erinnert an das aktuelle Beispiel der Ärzte: „Die Reduktion der Ärzte-Arbeitszeit verringert nicht die Arbeitslosigkeit - es gibt nämlich kaum arbeitslose Ärzte -, sondern schafft Probleme in der medizinischen Versorgung“.

Das Beispiel Frankreich zeigt, dass ein solches Vorgehen sogar Jobs kostet: Vor Einführung der 35-Stunden-Woche hatte Frankreich eine Arbeitslosenrate von 8,6%, im Jahr 2005 waren es 8,9%, 2014 bereits 10,3% (EU-Kommission). Deutschland hat in derselben Zeit die Arbeitszeiten stark flexibilisiert und teilweise sogar verlängert. Ergebnis: Die Arbeitslosenrate sank dort zwischen 2000 und 2014 von 7,9 auf 5,0%. „Auch der Überstundeneuro bringt nur Belastung und keine Jobs“, betont Leitl: Zunächst einmal ist die Überstundenzahl stark rückläufig - 2014 wurden 269 Millionen Überstunden geleistet, 2007 noch 375 Millionen. Die meisten Überstunden entfallen auf Führungskräfte und/oder Akademiker, z.B. Ärzte. In dieser Gruppe gibt es aber nur wenige Arbeitslose, sodass teure Überstunden keinen Beschäftigungseffekt hätten.

Überstunden für Arbeitgeber teuer, für Arbeitnehmer attraktiv
Ein Überstundeneuro für Unternehmen sei schon deshalb wirkungslos, weil Überstunden in Österreich aufgrund von Zuschlägen für Arbeitgeber bereits sehr teuer sind, für Arbeitnehmer hingegen aufgrund der Zuschläge und des Steuerprivilegs sehr attraktiv. Wenn schon, müsste man daher, so Leitl, beim kontraproduktiven Steuerprivileg ansetzen. Bei kurzfristigen Spitzen und bei Kleinbetrieben bringen Überstunden nötige Flexibilität: „Schwankungen mit Überstunden abzufangen ist sinnvoller, als hire & fire je nach Auftragslage“. Entsprechend den Bedürfnissen einer bunteren Gesellschaft und Wirtschaft vereinbaren Arbeitgeber und Arbeitnehmer oder Betriebsrat immer öfter alternative Modelle wie z.B. Gleitzeit, Vier-Tage-Woche, Teilzeit. Das ist sinnvoll, zumal alle Umfragen die hohe Zufriedenheit der Österreicher mit ihrer Arbeitszeit belegen. Ein staatlich oktroyiertes Arbeitszeitkorsett für alle ist hingegen schädlich und passt nicht zu einer vielfältigen Gesellschaft. „Um den Arbeitsmarkt zu beleben, brauchen also wir dringend flexible Modelle, in denen die Akteure - Arbeitnehmer und -geber - individuell entscheiden können“, so der WKÖ-Präsident.

Leitl: Anreize für mehr Wirtschaftswachstum notwendig
Leitl: „Für absurde Ideen wie den Straf-Euro auf Überstunden, eine generelle Verkürzung der Arbeitszeit bei vollem Lohnausgleich oder auch die Wertschöpfungsabgabe wird es keine Zustimmung der Wirtschaft geben. Um der Arbeitslosigkeit zu begegnen, braucht es stattdessen konstruktive Ansätze, die flexible Lösungen ermöglichen. Und es braucht vor allem Maßnahmen und Anreize für mehr Wirtschaftswachstum. Nur mit mehr Wachstum und mit Entlastungsmaßnahmen für Betriebe wird die Arbeitslosigkeit sinken.“ (PWK352/PM)

↑ Leitl: „Arbeitszeitverkürzung funktioniert nicht wie Kuchen-Verteilen“ OTS, Juni 2015

Transporteure fordern Umsetzung längst überfälliger Forderungen

Utl.: WKÖ-FV-Obmann Danninger: Schluss mit weiteren Belastungs-Fantasien - Nacht-60er abschaffen, tragbare Lösungen schaffen =

Wien (OTS) - "Alle rufen nach Verwaltungsreformen, doch keiner wagt sich an die Umsetzung. Gerade im Transportbereich zeigen wir permanent auf, was den Wirtschaftsstandort Österreich verbessern und dabei dem Steuerzahler nichts kosten würde - sei es die Abschaffung des völlig unnötigen und veralteten Lkw-Nacht-60ers, seien es Verbesserungen bei den Regelungen für Abstellplätze oder mit unserer Forderung nach einer Reduktion des Behördenanteils bei Zulassungen. Nur beim Schaffen neuer Ideen und dem Rufen nach noch mehr Belastung und noch höheren Kosten, da geht alles immer ganz schnell, wie die jüngste Debatte zur flächendeckenden Lkw-Maut zeigt", kritisiert Franz Danninger, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ).

"Scheinbar einfache Schlüsse, wonach die flächendeckende Bemannung der Straße die Schiene unmittelbar attraktiver macht, sind kurzfristig und unrealistisch. Denn dabei werden reale Ereignisse wie Streiks, technische Gebrechen und Unzuverlässigkeiten, die zu Lasten der Schiene gehen, völlig ausgeblendet. Dieser Schluss geht nicht auf", betont Danninger. Zudem wäre eine flächendeckende Bemannung auch deshalb eine unzulässige Belastung für die Transportbetriebe, weil sie für etwas zahlen müssten, das sie nicht nutzen dürfen: Denn zahlreiche unübersichtliche Fahrverbote erschweren unseren Transporteuren tagtäglich ihre Arbeit. Danninger: "In diesem Zusammenhang fordern wir die flächendeckende und lückenlose Aufhebung sämtlicher regionaler Lkw-Fahrverbote in Österreich. Denn wenn schon geplant ist, dass wir für jeden Kilometer bezahlen sollen, dann wollen wir auch jeden Kilometer des Straßennetzes befahren dürfen - und zwar ohne Einschränkung", hält der Fachverbandsobmann fest.

"Als Fachverbandsobmann fordere ich die Politik auf, dem Vertrösten ein Ende zu machen und stattdessen endlich jene Forderungen der Transportwirtschaft nach tragbaren, praktikablen Lösungen in die Tat umzusetzen, die längst überfällig sind. Wer immer nur von zusätzlichen Belastungen fantasiert und noch höhere Kosten für Unternehmen einfordert, der agiert weder im Sinne des Wirtschaftsstandortes noch der österreichischen Beschäftigten", so der Obmann. (PWK310/PM)

Logistikbranche ist ein Jobmotor, aber die Anforderungen steigen

Utl.: Jeder zweite Transit-Lkw im Besitz eines österreichischen Unternehmens ist im Ausland angemeldet =

Wien (APA) - Die Logistikbranche blickt optimistisch in die Zukunft. Nach dem wirtschaftlichen Einbruch 2008 und in den Jahren darauf geht es seit 2012 wieder aufwärts. Das merkt auch das Arbeitsmarktservice (AMS) durch steigende Nachfrage. Allerdings steigen auch die Anforderungen, schiere Muskelkraft reicht für einen Lagerarbeiter nicht mehr, so AMS-Chef Johannes Kopf am Montag vor Journalisten.

Besonders begehrt seien Arbeitnehmer mit Kenntnissen im Projektmanagement und der IT. Verstärkt würde auch nach Umwelttechniken und rechtlichen Grundlagenwissen nachgefragt. Bei internationalen Konzernen seien auch im Lager grundlegende Englisch-Kenntnisse gefragt. Über alle Branchen hinweg baut das AMS gerade die arbeitsplatznahe Qualifikation aus - sprich: Das AMS übernimmt einen Teil der Kosten eines neue beschäftigten Mitarbeiters bis dieser eingearbeitet ist.

Herwig Schneider, Leiter des Industriewissenschaftlichen Instituts (IWI), rechnete heute vor, dass jeder Beschäftigte in der Logistikwirtschaft 3,5 Arbeitsplätze in der Gesamtwirtschaft sichert. In der Logistikbranche sind 11.000 Firmen tätig, sie haben 160.000 Beschäftigte und erwirtschafteten im Vorjahr einen Umsatz von 33,6 Mrd. Euro.

Der Aufschwung in der Logistik geht zum Teil aber am österreichischen Arbeitsmarkt vorbei. Von den 6,2 Milliarden Mauttransaktionen auf Autobahnen und Schnellstraßen entfielen im Vorjahr 53 Prozent auf ausländische Lkw. Mittlerweile ist jeder zweite Lkw im Besitz eines österreichischen Unternehmens im Ausland angemeldet. Im Fachjargon wird diese "Steuerschonung" als "ausflaggen" bezeichnet.

Das Magazin "News" hatte vor kurzem über teilweise rechtswidrige Arbeitsbedingungen bei Frächtern berichtet. "Wir sind hier mitten im Sozialbetrug. Ich garantiere dem Finanzminister, dass alleine im Güterverkehr für die Gegenfinanzierung der Steuerreform pro Jahr mehr als eine Milliarde zu holen wäre", wird der Gewerkschafter Karl Delfs zitiert. Die Zeche zahlen die Fahrer. So wird von einem Rumänen berichtet, der für einen großen oberösterreichischen Frächter unterwegs war und sich im Raum Würzburg zwischen Zugmaschine und Auflieger erhängte. Ein Vorgesetzter habe ihm kurz zuvor den Kurzurlaub für seine Hochzeit verwehrt, so der Bericht.

Der Preisdruck bleibt jedenfalls für die Transporteure aufrecht, geht aus dem aktuellen "Transport Market Monitor" des Beraters Capgemini hervor. "Seit 2008 konnten wir im ersten Quartal immer eine beachtliche Zunahme der Kapazitäten beobachten, was jeweils zu einem niedrigen Preisindex führte. Im ersten Quartal 2015 war die Zunahme jedoch nicht so stark ausgeprägt wie in den Vorjahren", so Ralph Schneider-Maul von Capgemini.

↑ Logistikbranche ist ein Jobmotor, aber die Anforderungen steigen WKO, Juni 2015

↓ Transporteure: Franz Danninger als Fachverbandsobmann bestätigt OTS, 12. Juni 2015

Transporteure: Franz Danninger als Fachverbandsobmann bestätigt

Utl.: Abschaffung des generellen Lkw-Nacht-60ers und Vermeidung einer flächendeckenden Maut in Österreich als oberste Ziele =

Wien (OTS) - Im Rahmen der Konstituierung des Fachverbandsausschusses für das Güterbeförderungsgewerbe wurde der bisherige Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der WKÖ, Franz Danninger, für die neue Funktionsperiode bestätigt. Als Obmann-Stellvertreter wurde Christoph Linder wiedergewählt; neu im Team ist Michael Hofstädter als Obmann-Stellvertreter.

"Die Bestätigung als Fachverbandsobmann ist ein Vertrauensbeweis, für den ich mich bedanken möchte. Mein Team und ich werden für die kommende Funktionsperiode all unsere Kraft in die Problemlösung und Verbesserung von Rahmenbedingungen für die österreichischen Transporteure legen. Dabei gibt es - wie man aktuell sieht - auch viel zu tun. Oberstes Ziel bleibt für uns die Abschaffung des generellen Lkw-Nacht60ers sowie die Verhinderung der Einführung einer flächendeckenden Maut", so der wiedergewählte Obmann.

"Beim Thema der flächendeckenden Maut bleibe ich unverrückbar bei unserem strikten "Nein" und fordere Ehrlichkeit in der Darstellung ein. Denn die jüngsten Bundesländerunterlagen beweisen auch, dass hierbei nicht nur unverschämte beim Lkw abkassiert werden soll, auch Busse und land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge werden - lt. vorliegenden Plänen - zur Kasse gebeten. Denn es geht hier um die Einführung einer Maut für alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen", legt der Obmann die Fakten klar auf den Tisch.

"Wer nur für den Lkw abkassieren will, der soll im gleichen Atemzug aber unverzüglich alle bestehenden regionalen Lkw-Fahrverbote und Mautausweichverordnungen aufheben. Denn wir werden sicherlich nicht auf sämtlichen Straßen Maut bezahlen und dann auch noch Umwegverkehre fahren, sondern dann fahren wir auf dem kürzesten Weg" so Danninger. (PWK437/JR)

↓ WKÖ-Verkehrssprecher Klacska fordert Kostentransparenz bei Vignette OTS, 24. April 2015

WKÖ-Verkehrssprecher Klacska fordert Kostentransparenz bei Vignette

Utl.: Lkw-Maut führt zu deutlicher Verteuerung des Wirtschaftsstandortes =

Wien (OTS) - Die heute von der ASFINAG im Rahmen der Bilanz-PK präsentierten Zahlen stärken die Befürchtungen, dass Maut- bzw. Vignetteneinnahmen in Österreich erneut nicht zweckgewidmet werden. "Es ist nicht nachvollziehbar, dass der stolze Jahresüberschuss von 519 Millionen Euro nicht ausschließlich zu 100% zur Schuldentilgung der ASFINAG und zum weiteren Infrastrukturausbau verwendet wird - wie das eigentlich der Fall sein sollte. Die ASFINAG darf nicht zu einem Selbstbedienungsladen der Republik zum Stopfen von Budgetlöchern werden", betont Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der WKÖ.

Mauten steigen - statt zu sinken

Dass der Jahresüberschuss diesen stattlichen Wert erreiche, liege auch an den automatisierten Mauterhöhungen - die zu einer überproportionalen Kostenbelastung der Betriebe führe, so Klacska: "Die heimischen Mauten sind zu hoch angesetzt. Denn bei Kostentransparenz und einem sorgsamem Umgang mit den Erlösen müsste eigentlich am Ende des Tages eine Reduktion der Mautgebühren erreicht werden. Davon sind wir aber leider weit entfernt". Jährlich werden die gesamten Mauteinnahmen automatisch indexiert, alle 2 Jahre werden die Mauttarife zusätzlich nach den Ökoklassen erhöht. Allein an Dividende und Ertragssteuern fließen dem Eigentümer rund 350 Mio. Euro jährlich aus den Mauteinnahmen zu. "Es stimmt bedenklich, dass diese vergleichsweise hohen Summen quasi in Budgetlöchern versickern", so der Branchensprecher.

Lkw-Maut nicht kostenneutral

Die Einnahmen aus der Lkw-Maut betrugen 2014 rund 1,242 Milliarden Euro (ein Plus von 9,4 Prozent). Aus der Pkw-Maut lukrierte die ASFINAG im Vorjahr 583 Millionen Euro (ein Plus von 5,4 Prozent: 428 Millionen Euro aus Vignette, 155 Millionen Euro aus der Sondermaut). Im Vergleich dazu ist die Fahrleistung bei Lkw und Bussen im Vergleich zum Vorjahr nur um 2,8 Prozent gestiegen. "Daraus wird deutlich, dass die Lkw-Maut nicht kostenneutral angesetzt ist und zu einer zusätzlichen massiven Verteuerung des Wirtschaftsstandorts Österreich führt, die wir letztendlich alle bezahlen müssen", so der Spartenobmann.

Er fordert daher eine Offenlegung der Berechnung der Mauthöhe und eine wirtschaftsverträgliche Gestaltung des Mautsystems, dazu zählt auch ein genereller Stopp von zusätzlichen Mauttariferhöhungen. "Es ist nicht nur im Interesse der Verkehrswirtschaft, sondern aller Steuerzahler zu sehen, wie hoch die eingenommenen Mittel tatsächlich sind - und auch, wohin sie fließen".

In Summe 13 Milliarden an Steuern & Abgaben

Der gesamte Straßenverkehr in Österreich zahlte 2014 rund 13 Mrd. Euro an verschiedenen Steuern, Abgaben und Gebühren. Das reicht von MÖSt, Maut, Nova und motorbezogener Versicherungssteuer bis zu MwSt beim Kfz-Kauf und Zulassungskosten. Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung sind hier noch gar enthalten.

"Das zeigt: Der Bereich Verkehr im Allgemeinen und die Verkehrswirtschaft im Speziellen sind bereits mit überbordenden Kosten zugelegt. Wir sind selbstverständlich bereit, für einen fairen Anteil aufzukommen - stehen aber nicht als Melkkuh der Nation zur Verfügung", erteilt Klacska auch Ideen der Bundesländer nach einer flächendeckende Lkw-Maut auf Landes- und Gemeindestraßen eine klare Absage. (PWK296/PM)



Ein herzliches DANKE an KR Max Zottler für 25 Jahre Einsatz für die Transportbranche

Ohne Menschen, die sich neben ihrer beruflichen Tätigkeit öffentlichen Interessen mit uneigennützigem Engagement widmen, wären viele Veränderungen nicht möglich – dies beweist auch der unermüdliche Einsatz von KR Max Zottler für das steirische Transportwesen. Durch ihn wurde das Image der Güterbeförderer nachhaltig verbessert.

Max Zottler ist ein Visionär, der seine Ziele mit Akribie und Ausdauer verfolgt. 25 Jahre war er im Ausschuss der Wirtschaftskammer Sparte Transport und Verkehr – davon war er 5 Jahre Fachgruppenobmann-Stellvertreter –, tätig und hat hier unübersehbare Spuren hinterlassen. Es ist ihm durch seine Ideen, sein Engagement und sein Durchhaltevermögen auf unvergleichliche Weise gelungen,

das Bewusstsein der Bevölkerung für den Lkw-Verkehr auf den Straßen neu zu positionieren.

Im Alter von 25 Jahren übernahm der gelernte Lkw-Mechaniker das 1938 gegründete elterliche Güterbeförderungsunternehmen in Niklasdorf, das heute kurz vor der Übergabe an die 3. Generation steht. Max Zottler war in jungen Jahren erfolgreicher,

zweifacher österreichischer Tourenwagenmeister, hörte mit dem Motorsport aber auf, widmete sich ganz der Firma und entdeckte seine Liebe für alte Lkws.

Image neu kreiert

In all den Jahren seiner Kammerfunktion und auch noch heute, erweist er sich als unermüdlicher Kämpfer, der das Image des Transporteurs zu ver-



Restaurierte Oldtimer gibt es u. a. auf der Veranstaltung „Leobner Nutzfahrzeugtage“ zu sehen. Der Saurer-Bus, genannt „Murtal-Express“, kann gemietet werden.



Der Showtruck wurde anlässlich der Landesausstellung in Knittelfeld von Max Zottler organisiert und ausgestattet und wird gerne zu Präsentationszwecken von Firmen ausgeliehen.

bessern und die Leistung der Frächter für die Wirtschaft ins rechte Licht zu rücken versucht. In seiner gemeinsamen Kammerarbeit mit Fachgruppenobmann Franz Glanz entstanden die ersten Ideen zur Imagepflege des Lkws. Max Zottler lieferte die Ideen, Franz Glanz setzte sie mit der WKO um. So gesehen sind die beiden Wegbereiter von „Friends on the Road“. Die Beiden leisteten die Vorarbeit mit ihren kreativen Ideen und erarbeiteten mit dem Magazin „Traktuell“ die ersten Werbekonzepte aus denen heraus sich nicht nur die bekannte Marke „Friends on the Road“, sondern auch der Werbeslogan „Der Lkw bringt, was Sie täglich brauchen“ entwickelte. Obwohl er anfangs über die Wahl des Logos und Namens nicht ganz so glücklich war, zeigt er auch hier seine Größe und räumt ein, dass es aus heutiger Sicht die richtige Entscheidung war.

Oldtimer im Dienste der Aufklärung

Sogar sein Hobby, das Restaurieren von alten Lastfahrzeugen stellt Max Zottler in den Dienst der Imagepflege für den Lkw. Schrauben, zerlegen, wieder zusammenbauen ist ein Erlebnis für ihn. Doch dem ist nicht genug. Max Zottler ist auch auf diesem Gebiet Vorreiter und setzt sich für die Anerkennung des Lkws als Oldtimer ein und es gelingt ihm, dass dieser in den „Dachverband für das historische Fahrzeugwesen“ aufgenommen wird. Die Bedeutung seiner Branche

Die Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe dankt dem engagierten Ausschussmitglied KR Max Zottler für seine nachhaltige und erfolgreiche Arbeit in der WKO und die immer angenehme Zusammenarbeit.

hebt er durch die Veranstaltung der „Leobner Nutzfahrzeugtage“, die seit 1996 alle drei Jahre stattfindet und die Gründung des „Oldtimer und Creativ Car Clubs Leoben“ hervor. Zurzeit bemüht er sich um eine Gesetzesänderung in Bezug auf Ausnahmen für Oldtimer-Lkws hinsichtlich Wochenendfahrverbot, IG-L und Ziel- und Quellverkehr.

Der Showtruck – ein Publikumsmagnet

1999 setzte er alles daran, dass der Lkw in die Landesausstellung in Knittelfeld, die Verkehr zum Thema hatte, mit eingebunden wurde. Er wirkte aktiv mit, organisierte den bekannten Showtruck, baute ihn um und schuf damit ein Ausstellungshighlight und brachte so das Thema Transport und Lkw verstärkt in die Öffentlichkeit.

Der Sattelaufleger ist in der Breite ausziehbar und ein Eyecatcher. Heute wird er gerne von Firmen als rollendes Präsentationsobjekt genutzt. Er wird aber auch in Schulen und Kindergärten zur Aufklärung eingesetzt,



KR Max Zottler, Geschäftsführer der Max Zottler Mietwagen und Transporte Ges.m.b.H.
www.zottler.at

um den Kleinen die Angst vor der Größe eines Lkws zu nehmen und um ihnen das richtige Verhalten im Straßenverkehr näherzubringen. Er ist quer durch Österreich unterwegs und die viele Zeit, die Max Zottler in ihn investiert hat, trägt Früchte.

Sein unermüdlicher Einsatz für die Transportbranche, sein Engagement im Bereich Oldtimer, seine Zeit für Aufklärung der Jugend und die Führung des erfolgreichen Betriebes lassen sich nur mit Hilfe und mit viel Verständnis seiner Frau Ingrid unter einen Hut bringen. Sie unterstützt und trägt die Ideen ihres Mannes und erklärt: „Mein Mann ist ein unermüdlicher Motor in Sachen Präsenz des Lkws und dessen Imageverbesserung“.

Einen Wunsch für die Zukunft gibt es für Max Zottler noch: Mehr Einigkeit und Zusammenhalt in der Berufsgruppe.



Mitarbeiter sind für Max Zottler und seine Frau die Visitenkarte jedes Unternehmens. Sie werden bestens ausgebildet und in allen Belangen von der Firmenleitung unterstützt.



In seiner Kammerfunktion informiert und begeistert Max Zottler unermüdlich Jugendliche des Joanneum Research über und für das Transportgewerbe.



Mit dem Kühlanhängerverleih hat Suchy eine Nische gefunden, die von den Kunden gerne genutzt und hoch geschätzt wird.

Kein „kühler“ Event ohne Suchy Trans

Der Firmenslogan „Wenn du glaubst es geht nicht mehr, kommt von irgendwo ein Suchy her“ beinhaltet die Stärken des Transportunternehmens: Flexibilität, Zuverlässigkeit und Kreativität. Der Firmeninhaber beschreibt seine Haupttätigkeit mit den Worten: „Wir sind der verlängerte Arm der Brauunion zum Kunden“.

Der gelernte Elektriker Robert Suchy war von 1985 bis 2000 in der Brauunion beschäftigt und wurde in den verschiedensten Bereichen eingesetzt. Als er unter anderem die Vorstandsdirektoren chauffierte und mit ihnen ins Gespräch kam, entwickelte sich der Plan, dass Suchy sich selbstständig macht und für die Brauunion fahren solle. Die Idee wurde von beiden Seiten mit Begeisterung aufgenommen und aus dem Brauereimitarbeiter wurde ein Brauereipartner – eine Geschäftsverbindung, die bis

heute besteht und bestens funktioniert. Robert Suchy informierte sich in der WKO umfassend, kaufte einen Lkw der Brauunion und startete 2000 sein Unternehmen, das heute auf eine erfolgreiche Entwicklung zurückblicken kann.

Es war anfangs keine leichte Zeit, machte Robert Suchy doch alles alleine. So gab es viele Tage an denen er morgens um 3 Uhr in der Früh startete und bis spät in die Nacht hinein unterwegs war. Doch der Einsatz hat sich gelohnt. 2003 entstand mit der

Übernahme von zwei Mitarbeitern der Firma Reicht die wichtigste Säule des Unternehmens – die Abwicklung des Fest- und Eventbereichs für die Brauunion. Neben Zeltfesten beliefert und betreut Suchy Trans namhafte Veranstaltungen wie den Skiweltcup in Kitzbühl, Golfturniere oder die Opernredoute. 7 bis 8 Mitarbeiter sind heute für den Eventbereich eigenverantwortlich tätig und decken viele Bereiche ab – von der Lieferung der Ware bis hin zum Aufstellen von Bars, Transport von Requisiten etc.



Die Tankstelle nahe der Autobahn gelegen, bietet Qualitätstreibstoffe, verfügt über einen gut bestückten Shop und ein gemütliches Café.



Die Säule des Unternehmens ist die Partnerschaft mit der Brauunion. Die umweltfreundlichen Euro-5- und Euro-6-Lkws sind entsprechend der Kunden, für die sie eingesetzt werden, beschriftet.

Vorrangig tätig ist Suchy Trans in der Steiermark, in Kärnten, Osttirol und dem Burgenland. 2007 übernahm Robert Suchy als Pächter eine Tankstelle in Unterpremstätten, die neben Qualitätstreibstoffen einen Shop mit Café bietet.

Mit der Vermietung von Kühlanhängern, die von Pkws gezogen werden können, hat der Unternehmer eine weitere Nische gefunden. Die Kühlanhänger sind sehr begehrt und finden auf Festen zur Kühlung der Lebensmittel Verwendung.

Heute führt Robert Suchy sein Unternehmen gemeinsam mit seinen zwei Töchtern und bezeichnet seine Rolle im Betrieb als „Prozessverantwortlicher“. Tochter Tamara hat sich nach Absolvierung der Konzessionsprüfung der Disposition verschrieben. Wenn notwendig, setzt sich die junge Frau auch hinter das Steuer eines Lkws und sorgt dafür, dass „keine Kehle durstig bleibt“.

Tochter Claudia, gelernte Speditionskauffrau und ebenfalls C-Schein-Besitzerin, führt die Tankstelle. Die hervorragenden Familienbande sind ein entscheidender Grund, dass das Unternehmen sich immer weiterentwickelt und auch in harten Zeiten

erfolgreich auf dem Markt agiert. „Unser Erfolg ist auch auf die äußerst zuverlässigen Mitarbeiter zurückzuführen, von denen viele bereits von Beginn an dabei sind“, bricht Suchy eine Lanze für die rund 20-köpfige Mannschaft.

Die enge Beziehung von Robert Suchy zu seinen Auftraggebern ist auf seine Zuverlässigkeit und die offene, ehrliche Art zurückzuführen. Er fühlt sich als Teil der Brauunion und bezeichnet sich als Brauereiarbeiter. Mit dem Juniorchef von Motorrad Schratter fährt er quer durch Europa um Motorräder für Kunden zu transportieren.

Zuverlässig, perfekt und flexibel auf ganzer Linie, lautet das Motto bei Suchy Trans. Gesamtlogistik bedeutet bei Suchy ein komplettes Dienstleistungspaket. Den Kunden hohe Wertschätzung entgegenzubringen und immer wieder aufs Neue durch ein hohes Maß an Verlässlichkeit zu überzeugen, haben sich auch die Töchter auf ihre Fahnen geheftet.

Pläne für die Zukunft dürfen in dem innovativen Unternehmen, das auch Wert auf Nachhaltigkeit legt, nicht fehlen. Der Aufbau einer Lagerlogistik ist Robert Suchys nächste Vision.

Wordrap



Tamara Suchy lebt das Transportwesen im elterlichen Betrieb mit Begeisterung und Engagement.

3 Gründe, warum Robert Suchy der Job Spaß macht.

- Weil ich engen Kontakt zu meinen Kunden habe;
- weil ich Freude an meiner Arbeit habe;
- weil ich mich immer wieder über die gute Zusammenarbeit mit meinen Mitarbeitern und Kunden freue.

Wäre ich kein Frächter, wäre ich ...

- in der Brauerei-Logistik

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

- Solidarität unter den Frächtern schaffen (Vorbild Frankreich) und Probleme wie Lohnnebenkosten oder der Nacht-60er gemeinsam lösen. Ab einer gewissen Stehzeit sollte diese auch bezahlt werden.

Factbox

Firma: Suchy Trans e. U.

Inhaber: Robert Suchy

Sitz:

Ziegelstr. 62, 8141 Unterpremstätten
T. 0316 502 3258

M. suchytrans@a1.net

Gründungsjahr: 2000

Mitarbeiter: 20

Fuhrpark: 1 Hängerzug, 4 Sattelzüge, 5 Lkws für den Eventbereich, 1 Kühlsattelzug und 7 Kühlanhänger

Tätigkeitsfeld: Hauptsächlich für die Brauunion im Eventbereich und Depotbelieferung; Schauspielhaus; Motorrad Schratter



Robert Suchy sieht sich als Familienbetrieb. Seine Mitarbeiter – hier beim 15-Jahre-Jubiläum – schätzt er überaus und er ist dankbar für deren Einsatz und Loyalität.



Suchen oder verkaufen Sie gebrauchte Lkw, Sattelzugmaschinen, Anhänger oder Ähnliches? Suchen Sie neue Mitarbeiter/innen oder einen Job?

Hier können Transportunternehmer/innen Kleinanzeigen gratis inserieren.

**Mailen Sie Ihren Text + Bild an:
befoerderung.gueter@wkstmk.at**

KLEINANZEIGEN

Markt.Platz für Transporteure

VERKAUFE

Pkw-Anhänger in sehr gutem Zustand abzugeben.

TYP KRV 13, Hersteller KNOTT
Zulässige Gesamtmasse des einachsigen Anhängers: von 750 bis 1.300 kg

Anfragen:
hasenrath@printverlag.at oder 0664-1560550



KAUFE

Spezielles Lkw-Modell gesucht? Geben Sie hier Ihre Kleinanzeige auf und werden Sie fündig.



Der Caddy Kastenwagen für Unternehmer.

Jetzt schon ab EUR 1,- tgl.* (EUR 30,- mtl.*) bei Finanzierung über die Porsche Bank.

* Angebot gültig bis 30.6.2015 (Kaufvertrags-/Antragsdatum) und Anmeldung bis spätestens 31.12.2015 bzw. solange der Vorrat reicht, exkl. USt, inkl. NoVA, VW Unternehmerbonus, VW Jubiläumsbonus und Porsche Bank Bonus, zzgl. Gesetzl. Vertragsgebühr und Bearbeitungskosten. Laufzeit 48 Monate, 15.000 km/Jahr, VZ-Depot 30% vom Listenpreis. Erhältlich für Unternehmer mit gültiger UID-Nummer. Nicht gültig für Sonderkalkulationen für Flottenkunden. Stand 05/2015. Symbolfoto. Verbrauch: 5,7 - 9,4 l/100 km. CO₂-Emission: 149 - 220 g/km (vorläufige Werte).



Nutzfahrzeuge

Autohaus **weiz**

8160 Weiz, Werksweg 10-14
Telefon 03172/3555-0
www.autohaus-weiz.at



AS24 stärkt sein Tankstellennetz in Österreich Eröffnung einer neuen Lkw-Tankstelle

AS24, ein Tochterunternehmen des Mineralölkonzerns TOTAL, spezialisiert auf den Vertrieb von Kraftstoffen und Mautgeräten im kommerziellen Transportsektor, betreibt seit Juni eine neue Tankstelle in Wiener Neudorf.

Die neue Tankstelle befindet sich 500 m nach der A2 Autobahnausfahrt Nr. 9 und ergänzt das AS24-Netz in der Umgebung von Wien. Drei breite Fahrspuren mit Hochleistungszapfsäulen und Satteliten-Pumpen für Doppeltanks erleichtern das Tanken von Diesel und AdBlue für alle AS24-Kunden, die sich auf dieser stark befahrenen Verkehrsachse bewegen.

Dieser Standort bietet niedrige Preise und spart den Fahrern Zeit. Alle Stationsinformationen sind im Stationsführer, auf der Homepage sowie den AS24-Apps mit Routenplaner verfügbar.

Damit erweitert AS24 die Möglichkeiten des Tankens im weitemspannten Netz, mit 750 Tankstellen in 27 Ländern, und stärkt ihre Führungsrolle als Lieferant von Kraftstoffen und Mobilitätslösungen für Transportunternehmen.



DER METZLER
JEDERZEIT FAHRBEREIT

Ihnen fehlt ein Fahrer? Was tun?

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

Dank unserer Organisation und unserer engagierten Fachkräfte sind wir in der Lage, innerhalb kürzester Zeit qualifizierte Fahrer bereitzustellen.

Ihr Fahrzeug kann somit schnell wieder eingesetzt werden!

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

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

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

Weitere Informationen erhalten Sie von unseren Zweigstellenleitern:



Südsteiermark
Rauter Johann
Tel. 0664/1339100
Kasernstrasse 4, 8101 Gratkorn
suedsteiermark@dermetzler.com
www.dermetzler.com



Obersteiermark
Troger Harald
Tel. 0664/3415384
Kasernstrasse 4, 8101 Gratkorn
obersteiermark@dermetzler.com
www.dermetzler.com

Veritas
Ein Unternehmen der **AktuellXGruppe**



Ihr Spezialist

SICHER ERFOLGREICH



Umfassender maßgeschneiderter Versicherungsschutz für alle Bereiche des Speditions- und Frachtwesens

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

Der Kundennutzen steht im Zentrum unserer Überlegungen!

Veritas Treuhandgesellschaft für Versicherungsüberprüfung und -vermittlung m.b.H.

A-8020 Graz, Asperngasse 4/2. Stock

tel +43 (0)50 103-0 email office.graz@veritas.at

www.aktuell.co.at

IHR VERSICHERUNGSMAKLER
DIE BESTE VERSICHERUNG



ÖAMTC Fahrtechnik Training

Ihr wirtschaftlicher Vorteil

Ihre Vorteile:

- Sicher und pünktlich beim Kunden ankommen
- Weniger Unfälle – weniger Krankenstände
- Reduktion der Schadensfälle
- Optimierter Spritverbrauch

Infos und Buchung

ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Kalwang, Tel. (03846) 200 90

ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang/Lebring, Tel. (03182) 401 65

**€ 35,- AUVA Förderung
für Außendienstmitarbeiter**
gem. den Richtlinien „Arbeitsplatz Straße“ der
AUVA, www.auva.at