

VOLLE FAHRT

VOL.4 / 2015

Das Magazin der steirischen Frächter



FLÄCHENDECKENDE MAUT

WIR GEBEN DEN KAMPF DAGEGEN NICHT AUF!

FÖRDERUNG FÜR KLEINTRANSPORTEURE VERLÄNGERT

„TRANSPORTWIRTSCHAFT FORDERT BESSERE
KRISENINTERVENTION UND MAUTKOSTENAUSSETZUNG“

Schenken Sie pures Fahrerlebnis!



Unsere Gutscheine bringen Bewegung in Ihr Fest.

Gutscheine erhältlich in den Fahrtechnik Zentren Lang/Lebring Tel. (03182) 401 65 und Kalwang Tel. (03846) 200 90 oder unter www.oeamtc.at/gutschein.

www.facebook.com/fahrtechnik www.youtube.com/OEAMTCFahrtechnikTV

* Weihnachtsbonus gültig bis 24.12.2015 auf ÖAMTC Fahrtechnik Trainings ausgenommen Moped Führerschein, Mehrphasen Training, Motorrad Warm Up, LKW/Bus Trainings und Wertgutschein.

Für aktives Fahren

Fachgruppe aktuell



Flächendeckende Maut – Wir geben den Kampf dagegen nicht auf!
Transportwirtschaft fordert bessere Krisenintervention und Mautkostenaussetzung
Im Gespräch: Spartenführer Transport und Verkehr – Mag. Peter Lackner
Auszeichnung: Kommerzialrat Dr. Erich Schoklitsch

6
8
9
10

Verkehrsinfo national



Wirtschaftskammer konnte Maut-Belastungspläne zerstreuen!
Kennzeichnung & Ladungssicherung bei ADR
Manipulation des digitalen Kontrollgerätes
Tirol will wieder sektoriales Lkw-Fahrverbot verordnen
Lkw-Fahrverbot in Wien und östlichen NÖ – Verschärfung 1. Jänner 2016

15
16
17
17
18

Verkehrsinfo international



IRU: Winterrüstung in Europa
Deutschland: Geplante Pkw-Maut
Neue Kummertabelle für Lkw-Maut 2015
Schweiz: Strafen wegen wöchentlicher Ruhezeiten im Fahrzeug
Ungarn: Änderung bei der EKAER-Warenanmeldung
Belgien: Neues Mautsystem ab 1. April 2016
Winterfahrplan für Schwertransporte in der Wallonie veröffentlicht
Norwegen: Mindestlohn in der Transportbranche
Russland: Verhängt Wirtschaftssanktionen gegen die Türkei
Mautpflicht seit 15. November 2015 für Lkw mit über 12 Tonnen
Geänderte Gewichtsnormen für Lkw im Straßengüterverkehr
Grenzkontrollen
Rumänien: System eBooking TRUCK
Polen: Änderungen der Transportbedingungen
Ukraine: 200 Liter Diesel – Einfuhrgrenze
Albanien: Beschlagnahme von Lkw bei festgestellter illegaler Kabotage
Großbritannien:

22
22
22
24
24
32
32
33
33
33
34
36
36
37
37
37

Transport Service



Aktuelle Inflations-/VPI-Entwicklung in Österreich
Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex
Verkehrswirtschaft verlangt Belastungsstopp
Neue Sachbezugsregelung ab 1. Jänner 2016 für Firmenfahrzeuge
Halbzeitbewertung des Weißbuchs Verkehr in EU-Parlament
Infos zur Registrierkassenpflicht
Studie zu Kabotage in Österreich
Vorgehensweise bei VW-Reklamationen
7,6 Mrd. Euro für die Förderung wichtiger Verkehrsprojekte
Arbeitsmarktgipfel entlastet Betriebe um fast eine Milliarde Euro
Arbeits- und Sozialrecht: (Voraussichtliche) Änderungen ab 1. Jänner 2016

38
38
38
38
38
39
39
40
41
42
43

Boxen stopp



Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe in der Steiermark – Frühjahr 2016
Die Fachgruppe gratuliert zur bestandenen Eignungsprüfung
Förderung für das Kleintransportergewerbe und den Werkverkehr für Fahrzeuge bis 3,5 t hzG verlängert
Bauliche Zugänge zu bestehenden Betrieben
Transporteure auf medialem Überholkurs
max. TRANS GmbH: Alles aus einer Hand
Neuhold Transporte – Alle ziehen an einem Strang

48
48
49
50
58
62
64

Impressum: Volle Fahrt – Ausgabe 36
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@wktmk.at, Internet: <http://wko.at/stmk.transporteure>; Titelbild WKO; Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz, Anzeigenverkauf: TopMedia-Agentur Andreas Bunderla – Tel. 0664/45 41 124; Fotos: WKO; print-verlag; U1 Fotos © marco2811/Fotolia.com; Druck: Medienfabrik Graz; © Druck- und Satzfehler vorbehalten

Und da wird es Weihnachten

Keinen Raum für die Stille
Keine Zeit für Beschaulichkeit
Kein Verständnis für Trauer
Keinen Trost für das Leid
Keine Aussicht auf Frieden
Und Dunkelheit umhüllt das Herz
Und doch wird es Weihnachten
Und wir wissen um die Ankunft

Und plötzlich – Gespür für das Wahre
Und endlich – ein Lachen ganz nahe
Und dort – eine Umarmung nach Nächten
Und da – Vergebung mit himmlischen Mächten
Und lauter Jubel ringsum erkor'n
Und warm ist's im Herzen
Und das Kind ist gebor'n.

Ein Blick für den Nächsten
Einen Hauch für die Wärme
Ein Wille zum Segen
Ein Wort für das Lob
Einen Ton für die Liebe
Und Licht fällt einen Türspalt ins Herz
Und da wird es Weihnachten
Und dann haben wir Hoffnung



Elsbeth Klamminger

SIE wollen 2016 groß durchstarten!

Gesucht!
Motivierte und kreative Menschen die etwas bewegen wollen!

IHR Aufgabenbereich: **Selbstständige Kundenakquise**
Betreuung der Bestandskunden
Angebotsstellung
Gemeinsame Projekterarbeitung
Wohlfühlen

Kommen **SIE** zum print-verlag!

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

© Foto: fotostudioerFoto.com



Heute bestellt - morgen geliefert!

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

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

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



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



Fotos: © Kuglen: by studio, Zweig: Tom/Fotolia.com (2)



Frohe Weihnachten und viel Erfolg für 2016!

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

Mit besten Grüßen
Wirtschaftskammer Steiermark
Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe

Ing. Albert Moder
Obmann

DI Anja Genser
Geschäftsführerin

Ausschussmitglieder

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

Assistenz
Pamela Prinz

FLÄCHENDECKENDE MAUT Wir geben den Kampf dagegen nicht auf!

Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses ist noch alles offen. Fragen bezüglich der flächendeckenden Maut an das Büro des Verkehrslandesrates Steiermark wurden, mit dem Hinweis „finanzpolitische Entscheidungen werden in der nächsten Landtagssitzung, die Mitte Dezember stattfindet, getroffen und bis dahin gibt es über die flächendeckende Maut keine Auskünfte“, nicht beantwortet.

Die flächendeckende Maut stößt nicht nur bei Transporteuren, sondern auch bei Gewerbetreibenden, dem Handel, der Industrie, dem Tourismus, den Busunternehmen aber auch der Abfall- und Abwasserwirtschaft auf kein Verständnis. Die Befürchtungen, die regionale Wirtschaft und in weiterer Folge das regionale Leben würden Schaden erleiden, wird durch eine von der WKO in Auftrag gegebenen Studie von Prof. Sebastian Kummer von der WU-Wien bestätigt.

STATEMENT Albert Moder

Steirischer Transporteursobmann Albert Moder: „Maut auf niederrangigem Straßennetz ruiniert die regionalen Strukturen und die dort ansässige Wirtschaft.“

Scharfe Kritik erntet SPÖ-Verkehrslandesrat Jörg Leichtfried für seine Zustimmung über die Medien eine flächendeckende Maut einführen zu wollen. „Es ist kurzsichtig neue Verkehrsabgaben für die Transportwirtschaft einzuführen, wenn man damit die gesamte regionale Wirtschaft belastet und ruiniert“, schimpft Albert Moder, Obmann der steirischen Transporteure und verweist auf eine Studie der WU-Wien von Prof. Sebastian Kummer, die auch unter <http://tinyurl.com/qysm9pm> downgeloadet werden kann. „Und dann, wenn die Regionen zerstört sind, werden die großzügig errechneten Einnahmen der flächendeckenden Maut ausfallen, aber dann wird auch die Straßen wohl keiner mehr brauchen.“

Abgesehen davon, dass man mit der flächendeckenden Maut nicht nur

wieder den Frächtern zusätzliche Kosten aufbürdet, „da man in der Transportbranche kaum alles 100-prozentig weiterverrechnen kann, so wird die gesamte Wirtschaft, die Lkw über 3,5 t hzG nutzt (kurz Werkverkehr genannt) unter der Einführung einer flächendeckenden Maut leiden.“

Es trifft alle Bereiche des täglichen Lebens

„Gewerbebetriebe, die Bauarbeiten und Installationen oder Reparaturen vor Ort machen, Müllentsorger, Zusteller für den Handel, die etwa Lebensmittel und Dinge des täglichen Bedarfs bringen, Zusteller für Tourismusbetriebe, Transport vom oder zum produzierenden Betrieb, Baustellenverkehre –, „um nur einige stellvertretend zu nennen, werden in den Regionen mit der flächendeckenden Maut einen gewaltigen Standortnachteil haben“, stellt Moder fest. „Abwanderung wird für sie die einzige Möglichkeit bleiben um auch künftig wettbewerbsfähig zu sein.“ Mit dem Abwandern der Betriebe werden auch die Menschen folgen – wegen der verlorenen Arbeitsplätze und den nicht mehr vorhandenen

Ausbildungsplätzen und der fehlenden Nahversorgung.“

Gefrustet und zornig ist Moder, weil die Transportwirtschaft ständig zur Kasse gebeten wird. „Wenn man bedenkt, dass die Transportwirtschaft jährlich fast 12 Milliarden Euro an Abgaben und Steuern bezahlt, dann sind weitere Belastungen einfach nicht mehr hinnehmbar“, betont Moder. „Und vor dem Hintergrund, dass die Asfinag für das vergangene Jahr 200 Millionen Euro Dividende an den Staat ausbezahlt hat, sieht die Überlegung einer flächendeckenden Maut wie reine Schikane aus, zumal der Bund damit Budgetlöcher stopft, anstatt es zweckgewidmet in die Infrastruktur der 9 Bundesländer zu stecken“, sieht Moder einen Ansatz. Wenn allerdings Belastungen dieser Art weiter ansteigen, werden weitere Schritte in Richtung Vertreibungs politik der Transportbranche ins Ausland gesetzt. „Bereits jetzt schon ist jeder zweite schwere Lkw im Ausland angemeldet. Dass das Ausflaggen eines Lkw die Republik Österreich bis zu 55.000 Euro pro Fahrzeug und Jahr kostet, scheint aber in den Berechnungen der Regierung keinen Eingang gefunden zu haben.“

Foto: © imman77/Fotolia.com



STATEMENT Josef Herk

Wenig Verständnis zeigt WKO Steiermark Präsident Josef Herk für einen erneuten Vorstoß, diesmal von Verkehrslandesrat Jörg Leichtfried, zum Thema flächendeckende Maut. „Uns sollte bewusst sein, dass wir keine zusätzlichen Kostenbelastungen brauchen. Daher sagen wir weiterhin ganz klar NEIN zu diesem Vorschlag für eine neue Massensteuer“, so Herk.

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

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

Die WKO hat die Auswirkungen einer solchen flächendeckenden Maut von Prof. Sebastian Kummer von der Wirtschaftsuniversität Wien un-

tersuchen lassen. Die Ergebnisse der Studie sprechen eindeutig gegen eine Einführung:

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

Zusammenfassung der Studie

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

Der österreichische Konsument ist stark betroffen.

Die flächendeckende Maut trifft vor allem abgelegene und sturktur-schwache Regionen in Österreich.

Regional geprägte Wertschöpfungsnetzwerke werden stark belastet

Unternehmen, die im Wettbewerb zu ausländischen Betrieben stehen, sehen sich mit einer relativen Verschlechterung der Wettbewerbssituation konfrontiert.

Mikrowellentechnologie ist zur Bema-tung der (Gesamt-)Fläche nicht tauglich, aber weder die Ablösung durch Satellitentechnologie, noch ein Parallelbetrieb von zwei Systemen ist wirtschaftlich sinnvoll.

Die Einführung einer flächendeckenden Maut mithilfe von Satellitentechnologie erfordert Investitionen von mindestens 350 Mio. Euro.

Wesentliche Teile der potenziellen Mauteinnahmen werden durch hohe Systemkosten aufgezehrt.

Nach Abzug der Kosten werden die Mauteinnahmen nur 282 Mio. Euro betragen.

Eine zusätzliche Belastung von Busverkehren ist mit einer Vielzahl negativer Wirkungen und Rebound-Effekten verbunden.

Bei der Einführung nicht berücksichtigte Anreizwirkungen können zu unerwünschten Verlagerungseffekten und Ausweichstrategien führen

Zunahme von Ausflagung im Transportgewerbe als Gefahrenpotenzial für die heimische Wirtschaft

Transportunternehmen mit Millionenkosten durch Stehzeiten und zusätzlichen Mautwegen belastet.



„Transportwirtschaft fordert bessere Krisenintervention und Mautkostenaussetzung“

„Die Flüchtlingsproblematik spitzt die Situation für die Güterbeförderungsbranche immer weiter zu“, ist Albert Moder, Fachgruppenobmann für das Güterbeförderungsgewerbe in der WK Steiermark, besorgt. Zuerst waren es die Grenzübergänge in Deutschland mit den langen Wartezeiten, die im grenzüberschreitenden Verkehr, aber auch für Wege nach Tirol und Vorarlberg, den Frächtern zugesetzt haben und auch noch immer zusetzen. „Der südsteirische Grenzübergang Spielfeld belastet die heimische Transportwirtschaft zusätzlich. Nicht nur, dass auch hier die grenzüberschreitenden Transporte massiv verzögert werden und dadurch Kosten für den Unternehmer und Arbeits- und Lenkzeitprobleme bei den Fahrern entstehen“, erläutert Moder, „auch die Sperre der B67 bringt den Regionalverkehr zu erliegen und zwingt die dort ansässige Transportwirtschaft auf die Autobahn. Dadurch werden Mautkosten fällig, die diese Unternehmen im regionalen Bereich im Normalbetrieb nicht hätten“, führt der steirische Obmann der Transporteure aus. Dabei trifft dieses Problem nicht nur die Frächterbranche, sondern die gesamte Wirtschaft, nämlich auch all jene, die mit dem eigenen Lkw über 3,5 t hzG unterwegs sind, wie etwa die Bauwirtschaft, das produzierende und dienstleistende Gewerbe oder auch

den Handel. „Wir wollen daher nicht nur für die Güterbeförderer, sondern für den gesamten Werkverkehr eine vorübergehende Aussetzung der Maut rund um die Sperre der B67, bis das Flüchtlingsproblem gelöst ist“, fordert Moder und fügt abschließend hinzu. „Und von der Politik ist endlich eine rasche, umfassende Krisenintervention gefragt. Und dabei darf durch die Gewährleistung von humanitärer Hilfe nicht die Versorgungssicherheit der Österreicherinnen und Österreicher und damit die Wirtschaft auf der Strecke bleiben.“ Die Forderung nach einem vorübergehenden Maut-Stopp schmettert jedoch die Asfinag ab. Asfinag-Vorstand Klaus Schierhackel versteht zwar das Problem der fahrenden Wirtschaft, bedauert aber hier nichts tun zu können: „Es gibt leider keine Möglichkeit die Maut auszusetzen. Wir haben oftmals A-Abschnitte, wie die parallelführende B-Straße, die für Lkw gesperrt ist und dennoch besteht auf der Autobahn die Mautpflicht; am Arlberg und am Brenner sogar noch in erhöhter Form (pro km).“

Hinsichtlich der Staus durch die Grenzkontrollen ist die Situation noch angespannter. Mit der Aufweichung des Schengenabkommens, wonach bis noch vor kurzem Personen innerhalb der EU frei reisen durften,

werden durch die zusätzlich inneren Grenzkontrollen die Stauzeiten länger. Nicht nur für den Pkw-, sondern auch für den Lkw-Verkehr. Diese Antwort auf den Terror bringt sicher mehr Sicherheit, „jedoch darf der Warenverkehr darunter nicht leiden“, betont Alexander Klacskas, Bundespartenobmann für Transport und Verkehr in der WKÖ. Denn wenn man den Wirtschaftsverkehr, der sich ohnehin schon seit einigen Jahren durch wirtschaftlich schwierige Zeiten bewegt, stoppt, dann ist das Ergebnis nicht mehr länger bewältigbar. Als Lösung sieht Klacskas eine Art Prüfsiegel der Fracht: „Ist das Siegel ungebrochen, darf der Lkw einfach ungehindert rollen.“ Stichprobenartig könnte dieses Prozedere erfolgen. Wenn die Quote an ungebrochenen Prüfsiegeln gut ist, könnte man diese mit der Zeit etwas reduzieren. „Eine wirtschaftlich gute Sache, denn diese Wartezeiten kosten – 1 Stunde Wartezeit bedeutet 1 Million wirtschaftlichen Schaden“, weiß der Bundesspartenobmann.

Um hierzu gegenüber der Politik, zur Erlassung von entsprechenden Kompensationsmaßnahmen, mehr Argumentationsgrundlagen zu finden, ersucht die Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe auch Sie die aktuelle Umfrage des STRAGÜ: <http://tinyurl.com/ouu8se5> auszufüllen.

Foto: © Nico Friedmann-Körner

Im Gespräch:

Spartengeschäftsführer Transport und Verkehr – Mag. Peter Lackner

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit August diesen Jahres wurde ich als Nachfolger von Dr. Anton Moser als Geschäftsführer der Sparte Transport und Verkehr bestellt. Neben der Spartengeschäftsführung leite ich weiterhin die Fachgruppen Taxi/Mietwagen und Bus-Luft-Schiff.

In der Sparte werden vor allem all jene Themen behandelt, die übergreifend alle Verkehrsbranchen betreffen. Derzeit sind wir vor allem damit beschäftigt, neue Belastungen von unseren Unternehmern fernzuhalten. Dazu zählen etwa die angedachte flächendeckende Maut auf Landesstraßen in der Steiermark, Fahrverbote für Lkw ab bestimmten Euro-Klassen, die Registrierkassenpflicht, von der wir ebenfalls in vielen Branchen betroffen sind.

Weiters gilt unsere Konzentration dem Kampf gegen unerlaubte Ka-

botage und unbefugte Gewerbeausübung.

Auch im Strafbereich kämpfen wir für Erleichterungen bei geringfügigen Überschreitungen der Lenk- und Ruhezeiten oder für eine größere Flexibilität beim Lohn- und Sozialdumpinggesetz.

Wie die vergangenen Wochen gezeigt haben, ist es ebenso notwendig, auf neue Herausforderungen so schnell und flexibel wie möglich zu reagieren. Die Flüchtlingsthematik bringt etwa Belastungen durch erhöhte Mautkosten für Umwegfahrten, Probleme bei den Lenk- und Ruhezeiten durch die Grenzstaus, aber auch Abfertigungsprobleme etwa am Grenzübergang Spielfeld. Sowohl bei der Mautbefreiung als auch bei einer Flexibilisierung der Lenk- und Ruhezeiten bleiben wir am Thema dran.

Bei der Abfertigung der Lkw am Grenzübergang Spielfeld konnten

wir durch eine Verlegung des Zollamts eine Lösung für die betroffenen Lkw und Speditionen erreichen.

Für Anregungen, Wünsche, aber auch Kritik stehen wir mit dem gesamten Team der Sparte Transport und Verkehr jederzeit zur Verfügung. Auf Ebene der Güterbeförderung ist die Branche durch ihre Funktionäre und DI Anja Genser als Geschäftsführerin ausgezeichnet vertreten und – was in der heutigen Zeit besonders wichtig ist – in alle Richtungen bestens vernetzt.

Ich kann Ihnen versichern, dass wir seitens der Sparte die Anliegen Ihrer Branche bestmöglich unterstützen werden.

Peter Lackner
Spartengeschäftsführer Transport und Verkehr, WKÖ Steiermark



Foto: © WKÖ

Lebenslauf

Peter Lackner wurde am 8. Mai 1964 in Bruck an der Mur geboren. 1994 schloss er sein Studium der Rechtswissenschaft ab. Bereits während seiner Studienzeit war Peter Lackner vielseitig unterwegs. So jobte er u. a. in der Gastronomie, im Kleintransportgewerbe, in einer Werbeagentur oder als Journalist.

Seine Aktivitäten in der WKÖ: 1996–2015 Fachgruppengeschäftsführer in der Sparte Transport und Verkehr:

Tankstellen (1996–2000)
Telekommunikation (2000–2005)
Allgemeiner Verkehr (2000–2005)
Fahrschulen (1996–2010)
Autobusse (1996–dato)
Taxi/Mietwagen (1996–dato)
Seilbahnen (1996–2015)
Luftfahrt, Schifffahrt (2010–dato)
Schienenbahnen (alle 2010–2015)
2003–2011 Leitung Bereich Arbeitsmarkt in der Wirtschaftskammer Steiermark

Seit August 2015 Spartengeschäftsführer Transport und Verkehr

Auszeichnung:

Kommerzialrat Dr. Erich Schoklitsch

KR Dr. Erich Schoklitsch, 1954 geboren, absolvierte in Graz sowohl seine schulische als auch universitäre Ausbildung. 1984 trat er bei der Robier Baugesellschaft ein, wo er bis heute beruflich tätig ist, mittlerweile als Prokurist, in der selben Funktion ebenso in den Firmen Grebien und Tiefbohr. Er ist damit in der Firmengruppe rund um die Robier Baugesellschaft zu einer wichtigen Stütze für die einzelnen Unternehmen und die Familie Wessiak als Gesellschafter geworden. Die Gewerbe reichen von Bau, über Pflasterer und Brunnenbau bis hin zur Güterbeförderung.

Im Laufe der Jahre haben sich die Unternehmungen, in denen KR Schoklitsch führend tätig ist, in der Branche als anerkannte Vorzeigebetriebe gefestigt und sichern zahlreiche Arbeitsplätze. KR Schoklitsch hat auch das Bild eines verantwortungsvollen Familienbetriebes stark mitgeprägt, wo die persönliche, soziale Verantwortung für die Mitarbeiter spürbar ist. Die unternehmerische Leistung wurde 1999 auch mit der Verleihung des steirischen Landeswappens entsprechend gewürdigt. Zahlreiche weitere Auszeichnungen, etwa die Erzherzog-Johann-Medaille, der Nestorpreis oder der Gesundheitspreis „Fit im Job“ in Bronze zeugen von den herausragenden Verdiensten um den Wirtschaftsstandort Steiermark. Auch die Lehrlingsausbildung ist ein großes Anliegen, so haben seit 1989 50 Lehrlinge ihre berufliche Ausbildung in der Firmengruppe genossen.

Daneben widmet KR Schoklitsch seine Zeit auch der Interessenvertretung: Seit 2000 in der WKO Stei-



WKO Steiermark Präsident Josef Herk gratuliert Erich Schoklitsch zum Kommerzialrat (v. l.)

ermark als Ausschussmitglied ist er nunmehr Mitglied des Spartenpräsidiums Gewerbe und Handwerk ebenso in Wien Bundesspartenobmann-Stv. Mitglied des Wirtschaftsparlaments etc. Die Liste der Funktionen wäre zu lang, um sie vollständig wiederzugeben.

WKO Steiermark Präsident Josef Herk bei der Verleihung:

„Dafür möchte ich hier an dieser Stelle dir auch danken, denn nicht nur

meine Kollegen in den verschiedensten Bereichen der Wirtschaftskammer bestätigen mir das, sondern ich selbst darf es immer wieder erleben, wie kollegial das Zusammenarbeiten mit dir abläuft. Auch wenn uns die politische Herkunft trennt – bist du doch seit 2008 RFW-Landesobmann – so stellst du immer das Wohl unserer Mitglieder an erste Stelle. Wenn du in einem Interview vor einigen Wochen wortwörtlich meintest: „Es läuft in der WKO Steiermark zwischen

den Fraktionen die Zusammenarbeit bestens“ und du diesbezüglich von einem entspannten Klima sprichst, so freut mich dies einerseits, andererseits darf ich dir dieses Kompliment auch zurückgeben, denn du trägst einen großen Teil auch dazu bei, wie wir im Hause Wirtschaftskammer miteinander als wahlwerbende Gruppen umgehen. Das bedeutet nicht, dass wir zwei immer einer Meinung sind, aber die Art der Diskussionskultur weiß ich wirklich zu schätzen. Und wenn es dir nach eigenen Worten ein Herzensanliegen ist, jene Rahmenbedingungen zu schaffen, die es erstrebenswert machen, Unternehmer zu sein, so weiß ich in dir über die Parteigrenzen hinweg einen starken Mitstreiter.

Als Beispiel möchte ich etwa unsere gemeinsamen Aktivitäten gegen die

Grazer Umweltzone hervorheben, ein Vorhaben das glücklicherweise schließlich 2013 von der Stadt Graz aufgegeben wurde. Hier konnte – um in der Fußballersprache zu bleiben – im Doppelpass-Spiel eine enorme Belastung für heimische Betriebe hintangehalten werden.“

Zusätzlich fungiert KR Schoklitsch als Aufsichtsratsmitglied im Steirischen Verkehrsverbund sowie im Stadtmuseum Graz. Es ist nicht hoch genug einzuschätzen, wenn angesehene Persönlichkeiten der Wirtschaft sich in diesem Ausmaß für die Allgemeinheit einsetzen und um die Interesse der Wirtschaft zu vertreten.

Die große Zahl der Gäste aus dem öffentlichen Leben, der Politik und aus den Wirtschaftskreisen bei seiner

Geburtstagfeier zum 60. Geburtstag zeugen von der Akzeptanz, aber vor allem auch der Wertschätzung, welche der frischgebackene Kommerzialrat genießt.

Herrn KR Schoklitsch, der verheiratet und Vater einer Tochter ist, sieht man in seiner Freizeit häufig läuferisch seine Runden drehen, wo er, wie er meint, sich am besten entspannen kann und ihm viele gute Gedanken kommen.

Herk abschließend:

„So hoffe ich, auch im Namen der WKO Steiermark, dass du, lieber Erich, auch zukünftig häufig zum Laufen kommst, zu deinem persönlichen Wohl, aber auch aufgrund der dir dabei entstehenden Ideen zum Wohl unserer Interessenvertretung.“

KR Dr. Erich Schoklitsch im Interview:



Foto: © WKO

Seit 15 Jahren sind Sie im WK-Ausschuss der FG für das Güterbeförderungsgewerbe engagiert. Für welche Belange haben Sie sich in diesen Jahren stark gemacht?

Wichtig war für mich als Vertreter einer kleinen Fraktion immer das gute Gesprächsklima. Vor allem die Belange der kleineren Frächter waren für mich ein wichtiges Thema, ebenso der Kampf gegen unsinnige Vorschriften.

Die Transporteure gehen schon seit einigen Jahren durch wirtschaftlich schwierige Zeiten. Welche Probleme sehen Sie hier am dringlichsten, die unbedingt gelöst werden müssen?

Lenk- und Ruhezeiten müssten liberaler geregelt werden. Keine Kumulation von Verwaltungsstrafen.

Sie sind auch politisch aktiv: Wie stehen Sie zur flächendeckenden Maut,

die derzeit immer wieder den Weg in die Medien findet und auf das Heftigste diskutiert wird?

Der Plan ist ein absoluter Unfug. Die Einrichtungskosten für ein neues System sind äußerst hoch, die Belastungen für die gesamte Wirtschaft enorm. Vor allem die ländlichen Regionen würden besonders unter dieser unsinnigen Geldbeschaffungsaktion leiden.

Welche Botschaft haben Sie für die heimischen Frächter auf Österreichs Straßen?

Wichtig ist es, sich nicht im Preiskampf gegenseitig aufhetzen zu lassen.

Was wünschen Sie sich für die heimischen Transporteure?

Endlich einen fairen Wettbewerb mit vernünftigen Preisen.

10,9% WENIGER TREIBSTOFFVERBRAUCH:

NICHT NUR EIN VERSPRECHEN, SONDERN TÜV-ZERTIFIZIERT.

RENAULT
TRUCKS
DELIVER



Die unabhängige Prüforganisation TÜV Rheinland hat eine Verbrauchssenkung des Renault Trucks T Optifuel um 10,9% gegenüber einem Renault Trucks T Standardmodell zertifiziert.*

renault-trucks.at

* Im Vergleich standen hier eine Renault Trucks T 4x2 Sattelzugmaschine in der Konfiguration Optifuel und eine Renault Trucks T 4x2 Sattelzugmaschine in Standardausführung. Beide waren mit einem DTI 11-Motor Euro 6 mit 430 PS und einem Achsübersetzungsverhältnis von 2,64 ausgestattet. Das Gesamtgewicht betrug jeweils 32 t. Der Test wurde auf einer 200 km langen Strecke durchgeführt, eine typische Länge für überregionale Einsätze. Beide Fahrer absolvierten zuvor ein Optifuel Training für eine wirtschaftliche Fahrweise.



RENAULT TRUCKS T OPTIFUEL: TÜV zertifiziert Verbrauchseinsparung von 10,9 Prozent

Die unabhängige Prüfstelle TÜV Rheinland hat kürzlich eine Verbrauchssenkung des Renault Trucks T Optifuel um 10,9 % gegenüber einem Renault Trucks T in Standardausführung zertifiziert, nachdem die Fahrer ein Optifuel Training für sparsame Fahrweise absolviert haben.

Nur wenige Monate nach der Produkt-einführung des Renault Trucks T Optifuel beauftragte Renault Trucks – überzeugt von den Leistungen seines Modells hinsichtlich Kraftstoffverbrauch – TÜV Rheinland als unabhängige Prüfstelle, die mit dieser Modellversion möglichen Verbrauchseinsparungen zu ermitteln und zu zertifizieren. TÜV Rheinland startete daraufhin eine Testreihe, um das Einsparungspotenzial des Renault Trucks T Optifuel zu messen. Das Ergebnis ist eine zertifizierte Verbrauchseinsparung von 10,9 %.

Beim Renault Trucks T Optifuel handelt es sich um ein Komplettangebot, das ein verbrauchsoptimiertes Fahrzeug und das Optifuel Training für eine sparsame Fahrweise mit entsprechend geschulten Trainern umfasst. Das Vergleichsfahrzeug war ein Renault Trucks T in Standardausführung ohne Optionen und ohne Optifuel Training für die Fahrer.

TÜV Rheinland wählte zwei erfahrene Fahrer aus und achtete dabei darauf, dass diese für Fernfahrer repräsentativ sind. Renault Trucks lieferte die Fahrzeuge mit Auflieger und hielt das Optifuel Training ab. Bei beiden Fahrzeugen handelte es sich um Renault Trucks T Sattelzugmaschinen in der Achskonfiguration 4x2 mit einem DTI 11-Motor Euro 6, 430 PS, und identem Achsübersetzungsverhältnis (2,64). Dabei kam ein Fahrzeug in Standardausführung und eines in der Konfiguration Optifuel zum Einsatz. Am Tag vor dem Test kontrollierte TÜV Rheinland die beiden



Die Prüfstelle TÜV Rheinland zertifiziert eine Verbrauchssenkung von 10,9 % eines Renault Trucks T Optifuel im Vergleich zu einem Renault Trucks T in Standardausführung.

Sattelzüge eingehend, vor allem hinsichtlich Reifendruck und -verschleiß sowie Gewicht und technische Daten.

Die Version Optifuel des Renault Trucks T verfügt serienmäßig über alle aerodynamischen Ausstattungselemente (verstellbare Dach- und Seitenspoiler, Türverlängerungen, Seitenverkleidungen mit Erweiterungen), die den Luftwiderstand minimieren. Ebenso ist er mit einer ganzen Reihe intelligenter Technologien ausgestattet, die im Paket Fuel Eco enthalten sind: deaktivierter Power-Modus, Eco Cruise Control mit kontrolliertem Freilauf Optitroll, auskuppelbarer Druckluftkompressor, Lenkhilfepumpe mit variabler Förderleistung, automatische Motorabschaltung. Standardmäßig wird das Fahrzeug bei 85 km/h abgeregelt.

Die Messungen hat TÜV Rheinland auf einer 200 km langen Strecke durchgeführt, welche repräsentativ für den überregionalen Fernverkehr ist. Die beiden Fahrzeuge waren auf 32 Tonnen beladen. Am ersten Tag fuhren die beiden Fahrer die Strecke zweimal mit beiden Fahrzeugen ab und behielten dabei ihre Auflieger, um die Ergebnisse nicht

zu verfälschen. Am nächsten Tag erhielten sie ein Optifuel Training für eine sparsame Fahrweise, das von einem Renault Trucks Experten abgehalten wurde. Am dritten Tag absolvierten die beiden Fahrer die Strecke erneut und wendeten dabei das im Training erworbene Wissen an.

Durch dieses strenge Testverfahren vom TÜV Rheinland konnten die individuellen Leistungen der beiden Fahrzeuge getrennt voneinander ermittelt und der Einfluss externer Verbrauchsfaktoren wie Außentemperatur, unterschiedlicher Rollwiderstand der jeweiligen Auflieger oder Verkehrslage ausgeschlossen werden.

Nach Abschluss des Tests stellten die Experten vom TÜV Rheinland beim Renault Trucks T Optifuel eine Verbrauchseinsparung von 10,9 % im Vergleich zu einem Renault Trucks T in Standardausführung fest und zertifizierten dieses Ergebnis. Dies bestätigt die Leistungsfähigkeit des Renault Trucks T Optifuel in Bezug auf den Verbrauch und zeigt den Einfluss eines Optifuel Trainings auf das Verbrauchsergebnis.

HABEN SIE DEN RICHTIGEN RIECHER FÜR INNOVATIONEN?

Testen Sie
Volvo Trucks
im Gelände!
Im April 2016
in Tirol und in
der Steiermark



Wie riecht eigentlich Innovation? Wir haben die Antwort gefunden: Innovationen riechen wie die Volvo Trucks Baustellenfahrzeuge. Setzen Sie auf Effizienz und einzigartige Innovationen wie Volvo Dynamic Steering, automatischer Allradantrieb, liftbare Tandem-Antriebsachse oder Baustellenluftfederung.

Mehr Infos unter www.volvotrucks.at/bauinnovationen

INNOVATIONEN AM BAU

Volvo Trucks. Driving Progress



Wirtschaftskammer konnte Maut-Belastungspläne zerstreuen!

Voller Erfolg der Wirtschaftskammer: Die neuen Belastungspläne des Verkehrsministeriums hinsichtlich saftiger Lkw-Mauterhöhungen (im Umfang bis zu 20 %, fällig ab Jahresbeginn 2016) konnten in zähen Verhandlungen zerstreut werden.

Dabei wurde nicht nur das für 1. Jänner 2016 geplante Mautbelastungspaket abgewehrt, sondern auch gleich ein wirtschaftsverträgliches, planbares und transparentes Mautmodell für die Zukunft vereinbart.

Zum Verhandlungsergebnis im Detail:

- Die Mautsätze steigen ab 1. Jänner 2016 um nur 1 % – statt der zuvor angedachten 20 %. Damit konnten wir allein für das kommende Jahr **eine Mautersparnis in Höhe von 65 bis 75 Mio. Euro** ausverhandeln!
- Die drohende kurzfristige Anpassung der Tarifökologisierung (Spreizung der Tarife nach EURO-Emissionsklassen), die bisher alle 2 Jahre erfolgte, konnte abgewendet werden. In Zukunft (ab 2017) wird die Differenzierung der fahrleistungsabhängigen Maut nach EURO-Emissionsklassen überhaupt entfallen. Das macht das Kostenaufkommen übersichtlicher, transparenter und planbarer.
- Die gesetzlich festgeschriebene Valorisierung (Anpassung an die Inflation) gemäß Bundesstraßenmautgesetz findet wie bisher statt, jedoch wird der Berechnungszeitraum ab 2017 an jenen der



Zerstreut

Vignette angepasst (Jahresdurchschnittswert des vergangenen Jahres).

- Die Tarifsätze können somit künftig schon frühzeitig kommuniziert werden – damit haben Sie, liebe Unternehmerin, lieber Unternehmer, endlich eine zeitgerechte Kalkulationsgrundlage für Ihre Tarifplanungen – und das bedeutet mehr Planungssicherheit für Sie.
- Der geplante Zeitpunkt der Erhebung sogenannter externer Kosten wurde um ein (weiteres) Jahr verschoben. Diese werden erst ab 2017 eingehoben.
- Wir holen uns diese aber zur Hälfte wieder in die Betriebe zurück! Denn 50 % der Einnahmen aus den externen Kosten – ca. 20 Mio. Euro jährlich – werden jeweils für die Jahre 2017, 2018, 2019 und 2020 zur Tarifstützung von Euro-VI-Fahrzeugen verwendet.

- Bei seiner Forderung nach Anlastung von sogenannten externen Kosten bei der Bemaßung berief sich das BMVIT immer auf die Wegekostenrichtlinie der EU. Diese sieht aber vor, dass die Einnahmen für Maßnahmen verwendet werden, die geeignet sind, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Daher haben wir uns auch für die Zeit nach 2020 zusichern lassen, dass Einnahmen aus dem Titel externe Kosten an die Betriebe zurückfließen, zum Beispiel im Zuge von Förderungen für Aus- und Weiterbildung.
- Die externen Kosten werden bis 2020 nicht valorisiert – auch das trägt zur Transparenz und Planungssicherheit bei.

Somit konnte die Wirtschaftskammer in Summe geplante Zusatzkosten für die Wirtschaft von rund 150 Mio. Euro abwenden!

Rechtliche News: Kennzeichnung & Ladungssicherung bei ADR

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreichs hat betreffend Verantwortlichkeit der Kennzeichnung und Ladungssicherung bei ADR-Transporten trotz verplombter Container/WAB-Brücke entschieden:

Kurze Sachverhaltsdarstellung:

Die Beförderungseinheit (Container/WAB-Brücke) wurde vom Absender/Spedition ohne Anwesenheit des Fahrers verladen und mit einer Firmenplombe verschlossen. Dadurch war eine Kontrolle (Sichtprüfung!) durch den Fahrer ausgeschlossen.

Bei einer Polizeikontrolle wurde der WAB-Hängerzug mit ADR-Ladung in Bezug auf das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) beanstandet: Auf den Versandstücken fehlten die Gefahrenzettel und die Kennzeichnung für umweltgefährdende Stoffe, die Ladungssicherung entsprach nicht den Vorschriften des ADR und die Bezeichnung „UMWELTGEFÄHRDEND“ fehlte im Beförderungspapier.

In der Beschwerde des beschuldigten Fahrers verwies dieser auf die verplombten WAB-Brücken, die er zum Transport übernommen hatte und eine Kontrolle der Ladung daher nicht möglich war.

Sicherheitsvorsorgepflichten für Beförderer/Fahrer gem. § 13 Abs. 1a Z3 GGBG / 1.4.2.2 ADR:

Der Beförderer hat neben den übrigen im ADR und GGBG genannten



Pflichten „sich durch eine Sichtprüfung zu vergewissern, dass die Fahrzeuge und die Ladung keine den gemäß § 2 Z 1 in Betracht kommenden Vorschriften widersprechenden offensichtlichen Mängel, insbesondere keine Undichtheiten oder Risse aufweisen und dass keine Ausrüstungsteile fehlen“.

Hier finden Sie den Link zum Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG): <http://tinyurl.com/pd3yw96>

Entscheidung des Landesverwaltungsgerichts NÖ:

„Wenn der Beförderer/Fahrer die Ware vom Absender verladen und verschlossen (verplombt) übernimmt und keine Möglichkeit hat, diese zu überprüfen, wird die Vorschrift des § 13 Abs. 1a Z 3 Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) ad absurdum geführt.“

Es muss dem Beförderer/Fahrer jedenfalls die Gelegenheit gegeben werden, sich durch eine Sichtprüfung zu vergewissern, dass die Ladung keine den gem. § 2 Z1 GGBG in Betracht

kommenden Vorschriften widersprechenden offensichtlichen Mängel aufweist.

Es ist auch keinesfalls unerheblich, ob es sich um eine Firmenplombe oder ein behördliches Siegel handelt, da es für letztere entsprechende Sondervorschriften gibt.

Der Beschwerdeführer hat daher die ihm angelasteten Verwaltungsübertretungen auch zu verantworten.“

Handlungsempfehlung:

Wir empfehlen bei der Übernahme von fertig beladenen Transporteinheiten dennoch zumindest eine Sichtprüfung hinsichtlich ordnungsgemäßer Ladungssicherung durch den Fahrer vorzunehmen. Wenn möglich sollte der Fahrer beim Beladevorgang anwesend sein bzw. sich vor der Plombierung der Transporteinheit ein eigenes Bild hinsichtlich der richtigen und ausreichenden Ladungssicherung machen sowie sich auch von der korrekten Bezeichnung und Kennzeichnung von gefährlichen Gütern überzeugen.

Foto: © KK/Fotolia.com

Manipulation des digitalen Kontrollgerätes

Der Arbeitgeber hat dafür Sorge zu tragen, dass der Lenker all seinen Verpflichtungen bezüglich des digitalen Kontrollgerätes nachkommt und insbesondere auch das Verbot der Manipulation des Kontrollgerätes beachtet (siehe VwGH-Erkenntnis). Ein fehlendes Kontroll- bzw. Überwachungssystem stellt nach diesem

Erkenntnis ebenfalls einen Verstoß gegen die Verordnungen 561/2006 bzw. 3821/85 dar. Allein schon deswegen kann der Arbeitgeber (bzw. der allenfalls nominierte Verantwortliche gemäß § 9 VStg) verwaltungsstrafrechtlich belangt werden. Weiters hat der VwGH (neuerlich) klargestellt, dass zur Gesamtlenkzeit

bzw. Tageslenkzeit im Sinne der Verordnung 561/2006 alle Zeiten gehören, in denen ein Lenker einen unter die Verordnung fallenden Lkw lenkt.

Eine „Privatfahrt“ des Lenkers von seiner Wohnung zur Arbeitsstätte fällt daher unter die Verordnung 561/2006.



18.08.2015

Zur Gesamtlenkzeit bzw. Tageslenkzeit im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr gehören alle Zeiten, in denen der VO (EG) Nr. 561/2006 sowie auch der VO (EWG) Nr. 3821/85 unterliegende LKW von ihren Fahrern im Straßenverkehr bewegt werden (vgl. das zur VO (EWG) Nr. 3820/85 vom 20. Dezember 1985 ergangene E vom 27. November 2001, 99/11/0180). Eine "Privatfahrt" des Lenkers von seiner Wohnung zur Arbeitsstätte fällt daher unter die VO (EG) Nr. 561/2006, weil eine Beförderung im Straßenverkehr gemäß Art. 4 lit. a der VO (EG) Nr. 561/2006 vorliegt.

Tirol will wieder sektorales Lkw-Fahrverbot verordnen

Soll im Februar 2016 in Kraft treten und im Sommer „zu spüren sein“

Das Land Tirol unternimmt einen neuen Anlauf in Sachen sektorales Lkw-Fahrverbot auf der Inntalautobahn (A12). Die entsprechende Verordnung soll bald ergehen, sagte die für Verkehrsagenden zuständige LHStv.ⁱⁿ Ingrid Felipe (Grüne) Anfang November im APA-Gespräch am Rande einer Landtagssitzung in Innsbruck.

Wenn möglich, solle die Verordnung rund um den Jahrestag der Einführung der Tempo 100-Beschränkung für Pkws auf Teilen der Inntalautobahn beschlossen werden. Das Tempolimit, eine Vorleistung für das sektorale Fahrverbot, gilt seit dem 20. November 2014.

Inkrafttreten soll die Verordnung dann im Februar 2016, erklärte

Felipe. Nach einer sechsmonatigen Übergangsfrist soll man das sektorale Lkw-Fahrverbot dann im Sommer kommenden Jahres „effektiv spüren“.

Der Europäische Gerichtshof (EUGH) hatte das Fahrverbot für Lastkraftwagen, die bestimmte Güter befördern, bereits zweimal gekippt, zuletzt im Jahr 2011. Es sei mit dem in der EU geltenden freien Warenverkehr nicht vereinbar, urteilten die EU-Richter.

Sie sei nunmehr „sehr zuversichtlich“, dass die Verordnung diesmal halten werde, meinte Felipe unter Verweis darauf, dass diesmal alle gelinderen Mittel zur Verbesserung der Luftqualität, wie etwa die Tempo-100-Beschränkung, ausgeschöpft worden seien.

„Es gibt großes Verständnis von unterschiedlichen Playern in der Europäischen Verkehrspolitik“, sagte die LHStv.ⁱⁿ.

Auch Verkehrsminister Alois Stöger (SPÖ) und Umweltminister André Rupprechter (ÖVP) würden das Anliegen Tirols unterstützen. Auf europäischer Ebene werden noch Gespräche folgen. Dabei gelte es, endgültig auszuloten, ob das Maßnahmenpaket des Landes mit eben jenen „gelinderen Mitteln“ ausreiche, so dass keine einstweilige Verfügung mehr zu befürchten sei. Durch das „Sektorale“ will Tirol 200.000 Lkws pro Jahr auf die Schiene und damit weg von der Straße bekommen.

LKW Fahrverbot in Wien und östlichen NÖ Verschärfung 1.1.2016

Seit 1. Juli 2014 gilt in Wien und im östlichen NÖ ein Fahrverbot für LKW der Euroklasse 0 und 1

Dies betrifft Lkw und Sattelzugfahrzeuge ALLER Gewichtsklassen mit einem Euro-1-Motor, die bis ca. 1995 - 1997 zugelassen wurden.

Ab 1. Jänner 2016 werden auch Fahrten mit Euro 2-Lkw und -Sattelzugfahrzeugen verboten.

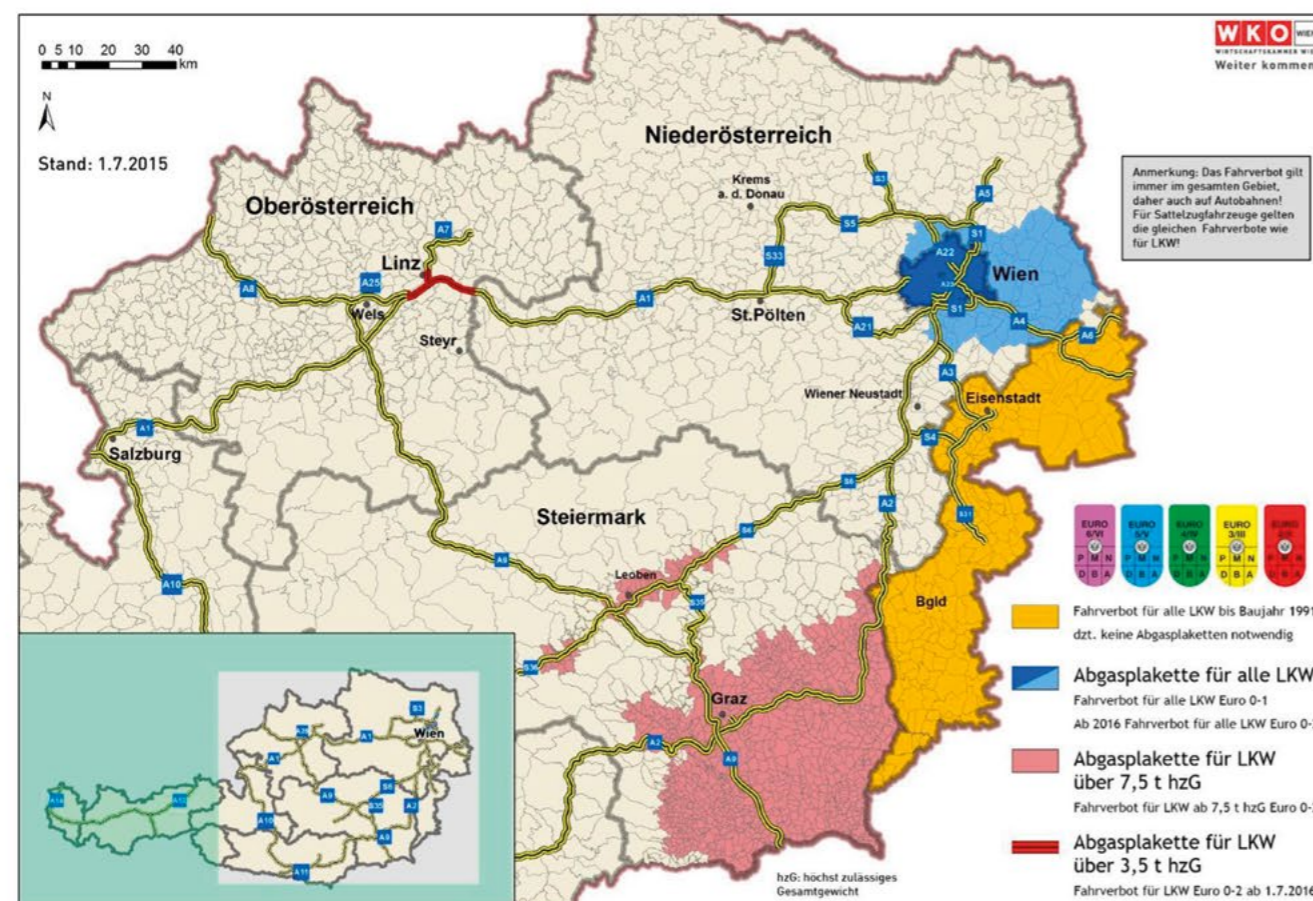
Euro-2-LKW wurden ca. 1996 - 2000 zugelassen.

Alle Lkw, die noch eingesetzt werden dürfen, müssen seit 1. Jänner 2015 mit einer für sie gültigen Abgasplakette gekennzeichnet werden, die man bei Autowerkstätten/ÖAMTC/ARBÖ kostenpflichtig erhält.

Kosten ca. € 20 - 30,-



Betroffenes Gebiet



Die wichtigsten Ausnahmen für die Wirtschaft:

Werkverkehrsausnahme. Voraussetzungen:

- Lkw
 - bis 12 t höchst zulässiges Gesamtgewicht
 - mit Euro-1- oder Euro 2-Motor
 - im Werkverkehr
 - maximal 4 Lkw in der Firma (gesamte Lastkraftwagenflotte)

F2	Höchstzulässiges Gesamtgewicht	2510 kg
A10	Nutzlast	
A12	Stütz-/Sattelast	85/- kg
O1	Anhängelast gebr.	2000 kg



Werkverkehr: alle Gewerbe außer Gütertransporteure (Kleintransporteure oder Frächter).

Wenn alle vier Voraussetzungen erfüllt sind, stellt die MA 46 eine Ausnahme aus (Bescheid), der in ganz Österreich gilt. Dieser Bescheid muss mitgeführt werden. Für den LKW erhält man von der Behörde ein IG-L-Pickerl, das bei LKW bis 3,5 t h2G hinten, bei schwereren LKW hinten und vorne aufgeklebt werden muss. Die Kosten der Ausnahme betragen ca. € 30,-, die Ausnahme gilt für jeweils 3 Jahre.



Dauer für die Ausstellung: 2 - 3 Wochen.

Für die Antragstellung bietet die Wirtschaftskammer ein eigenes Formular, zu finden unter www.wko.at/Fahrverbot Dort Formulare „Antragsformular Werkverkehrsausnahme MA 46 (Wien)“

Adresse:
1110 Wien, 7. Haidequerstraße 5
Telefon: + 43 1 955 59
Fax: + 43 1 4000-99-9220
E-Mail: landesfahrzeugpruefstelle@ma46.wien.gv.at

Für Firmen aus NÖ (aus den Bundesländern/Ausland) ist jene BH zuständig, in der die Firma liegt bzw. deren Gebiet zuerst angefahren wurde zB. aus dem Süden über die A 2 die BH Mödling, aus dem Westen über die A 1 die MA 46, aus Osten (A 4) die BH Bruck/Leitha.

Ausnahme für LKW mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten

Unter LKW mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten wird folgendes verstanden:

- Es muss sich um einen LKW mit Fahrgestell handeln (meist LKW der Klassen N2 und N3)
- Es muss sich um einen Aufbau, nicht um Einbauten handeln
- Der Spezialaufbau ist speziell für diesen LKW gefertigt
- Der Spezialaufbau ist dann sehr kostenintensiv, wenn er
 - zum Zeitpunkt der Anschaffung teurer als €100.000,- war oder
 - wenn die Kosten des Spezialaufbaus mindestens genauso teuer waren wie die Kosten des Fahrgestells

Details unter www.wko.at/Fahrverbot

Fahrzeuge nach Schaustellerart (= Fahrzeug mit fest montierten Geräten oder Aufbauten ausgestattet). Ausnahme gilt direkt, kein Bescheid nötig

Details unter www.wko.at/Fahrverbot

Stand: November 2015

Dieses Infoblatt ist ein Produkt der Zusammenarbeit aller Wirtschaftskammern.
Bei Fragen wenden Sie sich bitte an die Wirtschaftskammer Wien:
Wien, Tel. Nr.: (01) 51450-1040, verkehrspolitik@wkw.at
Hinweis: Alle Angaben erfolgen trotz sorgfältigster
Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammern Österreichs ist ausgeschlossen.
Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter!



MAN. Der TÜV-Seriensieger.
Starke Leistung! Viermal Triumph im TÜV Report.

Rekordverdächtig zuverlässig: Zum vierten Mal in Serie hat MAN im TÜV-Report den Sieg errungen. 2012, 2013, 2014 und auch 2015 haben MAN in allen Fahrzeug-Altersstufen überragende Qualität. Mehr Infos: www.mantruckandbus.at

MAN kann.




Wenns um effiziente Beladung mit Kränen geht, ist **DUNST Hydraulik und Ladetechnik** der Ansprechpartner.

Einsatzbereit auf engstem Raum – HMF-Ladekräne

Die mit ihrem Hauptsitz in Grafenschachen auf dem Markt bestens etablierte Firma DUNST Hydraulik und Ladetechnik zeichnet sich durch ihre Zuverlässigkeit, ihre hochwertigen und innovativen Produkte und die hervorzuhebende, persönliche Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter und Firmeninhaber aus. Es sind mehrere Säulen, auf denen die Firma basiert. Da ist zum einen die **mobile Schlauchfertigung mit dem Service-dienst**, der vor Ort Hydraulikschläuche repariert und austauscht – und zwar rund um die Uhr. Vier Busse mit bestens ausgebildeten Mitarbeitern und allen erforderlichen Reparaturmaterialien stehen abrufbereit. Egal ob Erntemaschine oder Heizkraftwerk, in 95–98 % der Einsatzfälle kann sofort geholfen werden. Für Stammkunden liegt eventuell benötigtes Reparaturmaterial vorsorglich auf Lager.

Zum anderen hat die Firma Dunst die österr. **Generalvertretung für HMF-Ladekräne**. Die Kräne heben sich vor allem dadurch von der Konkurrenz ab, dass sie auf begrenzten Standflächen optimale Ergebnisse erzielen. Durch das Sicherheitssystem EVS, das mittels eingebautem Neigungssensor die Geschwindigkeit des Krans anpasst, wird der Platzbedarf der seitlichen Ausleger auf ein Minimum reduziert.

Die **Werkstätten** verfügen über modernste Ausstattung und bestens geschultes Personal.

Mit der **hydraulischen Krankonsole UNILOCK** hat Dunst das An- und Abkoppeln des Krans an den Lkw revolutioniert. In nur 5 Minuten wird der Kran fix auf der von Dunst patentierten Konsole montiert, und das wesentlich sicherer als bei



Informative HMF-Kran Ausstellung in der Niederlassung in Lieboch, Hans-Thalhammer-Straße 24, Tel. 03136/61964

herkömmlichen Systemen. Zudem sind der universelle Einsatz bei allen gängigen Lkw-Typen und die flexible Einsatzmöglichkeit für alle Ladekräne bis 21 mt Lastmoment gegeben.

Die Firma Dunst kann mit ihren Vertriebspartnern österreichweit zahlreiche zufriedene Kunden verzeichnen, denn in dem familiär geführten Betrieb haben Zusammenhalt und bedingungslose Einsatzbereitschaft, mit dem Ziel höchster Kundenzufriedenheit, oberste Priorität.

Mehr auf www.dunst-hydraulik.com




- SB-Dieseltankstelle
- Transporte
- Baggerarbeiten
- 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

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



Winterrüstung in Europa

Die International Road Transport Union (IRU) hat auf knapp 30 Sei-

ten einen Überblick über die gesetz-lichen Regelungen zum Einsatz von Schneeketten und Winterreifen in

43 europäischen Ländern zusam-mengestellt. Die Info kann bei der Fachgruppe angefordert werden.



Deutschland: Geplante Pkw-Maut

Der Deutsche Bundestag hat die ge-setzlichen Grundlagen für die Maut (Infrastrukturabgabe) beschlossen und veröffentlicht. Die Höhe der Maut hängt von der Motorbauart (Diesel, Benziner), dem Hubraum und der Euro-Abgasklasse (Alter des

Fahrzeugs) ab. Die Kosten liegen bei max. 130 Euro im Jahr für die Jahresvignette. Die Mautpflicht gilt auf dem gesamten deutschen Au-tobahnnetz. Eine Vignette auf der Windschutzscheibe wie in Österreich gibt es somit in Deutschland nicht. Ausländische Pkw-Besitzer können

die Maut vorab im Internet oder bei Grenzübertritt an einer Tankstelle be-zahlen. Dafür wird ein Beleg erstellt. Ausgenommen sind Motorräder, Elektrofahrzeuge, Behindertenfahr-zeuge. In Deutschland gibt es derzeit (bzw. vor 2016) noch keine Pkw-Maut.



Deutschland: Neue Kummertabelle für Lkw-Maut 2015

Seit 1. Oktober 2015 gibt es für die deutsche Lkw-Maut folgende Ände-rungen:

- Ausdehnung der Mautpflicht auf weitere ca. 1100 Kilometer vier streifige Bundesstraßen (bereits seit 1. Juli 2015).
- Absenkung der Mautpflichtgren-ze von derzeit 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (t zGG) auf 7,5 t zGG seit 1. Oktober 2015.
- Erhöhung der Anzahl der Achs-klassen. Anstelle der zuvor gelten-den zwei Achskategorien „bis drei Achsen“, „ab vier Achsen“ gibt es seit 1. Oktober 2015 die vier Achskategorien „zwei Achsen“, „drei Achsen“, „vier Achsen“ so-wie „fünf Achsen und mehr“.
- Neue Mautsätze seit 1. Okt 2015.

Tabelle 1 (siehe gegenüberliegende Seite) stellt die Mautsätze aus dem Jahr 2014 zum 1. Jänner 2015 sowie 1. Oktober 2015 gegenüber. Dabei wird deutlich, dass lediglich Fahr-zeuge der Kategorie B (EEV Klasse 1 und S5 Euro V) um 0,6 % mehr Mautkosten entrichten müssen.

Alle anderen bisher Mautpflichtigen Fahrzeuge wurden zum Teil erheblich günstiger! Allerdings werden durch die Absenkung der Mautpflichtgren-ze von derzeit 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (t zGG) auf 7,5 t zGG seit 1. Oktober 2015 die Fahr-zeuge mit einem zulässigen Gesamt-gewicht von 7,5 t bis 12 t mautpflich-tig. Die Maut steigt außerdem durch die Ausdehnung des Straßennetzes.

Die Kummertabelle für Deutschland wurde lange nicht angepasst, da es keine signifikanten Mautänderungen gab. Berücksichtigt man die Erneue-rung des Fuhrparks, so ist die Maut pro km sogar leicht gesunken. In der Tat sind die Mauteinnahmen in Deutschland zwischen 2010 und 2014 bei steigendem Verkehrsauf-kommen gleich geblieben.

Die Steigerung der Maut durch die Maßnahmen seit 1. Oktober 2015 ist gegenüber dem 31. September 2015 zwar erheblich, aber gegenüber dem 31. Dezember 2014 nur geringfügig. Allerdings sind die Verkehre, die von der Mautveränderung in Deutsch-land betroffen sind unterschiedlich. Die Absenkung der Mautgrenze und die Ausweitung der mautpflichtigen

Straßen betrifft vor allem die Vor- und Nachläufe. Bei den Hauptläu-fen und auch bei der überwiegenden Mehrzahl der Teilladungsverkehre er-gibt sich, wenn man berücksichtigt, dass im Durchschnitt der Anteil der hohen Euro-Klassen steigt, zum 1. Oktober 2015 gegenüber 2014 keine Mauterhöhung. In Einzelfällen, z. B. wenn keine neuen Fahrzeuge gekauft wurden und der Fuhrpark nur aus 5-Achs-Fahrzeugen der Kategorie B besteht, kann es auch hier zu einer Erhöhung kommen.

Da im Wesentlichen Vor- und Nach-läufe sowie bei einigen Kunden Fahr-ten über neue mautpflichtige Stre-cken höhere Mautkosten aufweisen, erhöhen sich die Mautkosten klei-ner Sendungen über kurze Distan-zen wohingegen schwere Sendungen (insbesondere Teilladungen) über lange Distanzen im Vergleich mit der Kummertabelle aus 2012 geringere Mautkosten aufweisen. Insgesamt ergibt sich im Stückgutbe-reich eine leichte Erhöhung der Kos-

ten, im Teilladungsbereich sinken die durchschnittlichen Mautkosten ge-genüber der letzten veröffentlichten Mauttabelle. Die Tabellen zur Berechnung der Kosten der deutschen Lkw-Maut im Spediteursammelgut- und Teilla-dungsverkehr seit 1. Oktober 2015 sind ab sofort elektronisch und als Druckversion verfügbar. www.wu.ac.at

Kate-gorie	Schadstoffklasse	Achsen	Mautsatz 2014	Mautsatz ab 1.1.15	Mautsatz ab 1.10.15	Veränderung ab 1.10.15 zu 2014
A	S6 (Euro VI)	2	14,1	12,5	8,1	-42,6%
		3	14,1	13,1	11,3	-19,9%
		4	15,5	13,1	11,7	-24,5%
		5	15,5	13,1	13,5	-12,9%
B	EEV Klasse 1, S5 (Euro V)	2	14,1	14,6	10,2	-27,7%
		3	14,1	14,6	13,4	-5,0%
		4	15,5	15,2	13,8	-11,0%
		5	15,5	15,2	15,6	0,6%
C	S4, S 3 (Euro III) mit PMK 2	2	16,9	15,7	11,3	-33,1%
		3	16,9	15,7	14,5	-14,2%
		4	18,3	16,3	14,9	-18,6%
		5	18,3	16,3	16,7	-8,7%
D	S4 (Euro 4,), S 3 (Euro III) mit PMK 2, (Euro 3 + PMK 2)	2	19,0	18,8	14,4	-24,2%
		3	19,0	18,8	17,6	-7,4%
		4	20,4	19,4	18,0	-11,8%
		5	20,4	19,4	19,8	-2,9%
E	S3 (Euro 3), S2 mit PMK 1, (Euro 2 + PMK 1)	2	27,4	19,8	15,4	-43,8%
		3	27,4	19,8	18,6	-32,1%
		4	28,8	20,4	19,0	-34,0%
		5	28,8	20,4	20,8	-27,8%
F	S1 (Euro I), S0 (Euro 0)	2	27,4	20,8	16,4	-40,1%
		3	27,4	20,8	19,6	-28,5%
		4	28,8	21,4	20,0	-30,6%
		5	28,8	21,4	21,8	-24,3%

Tabelle 1: Vergleich der Lkw-Mautsätze in Deutschland 2014, 1. Jän. 2015, 1. Okt. 2015



Schweiz: Strafen wegen wöchentlicher Ruhezeiten im Fahrzeug

Da kürzlich Strafen in der Schweiz wegen der Abhaltung der normalen wöchentlichen Ruhezeit (45 Stunden) im Fahrzeug verhängt wurden, wurde beim ARVAG diesbezüglich nachgefragt. Beim ARVAG handelt es sich um die interkantonale Vereinigung von Fachleuten, welche beim Vollzug der eidgenössischen Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmäßigen Motorfahrzeugführer und Motorfahrzeugführerinnen (ARV 1 und ARV 2) behilflich ist. Die Chauffeurverordnung ARV 1 regelt die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der berufsmäßigen Motorfahrzeugführer/innen von Fahrzeugen über 3,5 t zum Sachentransport. In Artikel 11 ARV 1 wird in Bezug auf die wöchentliche Ruhezeit in Absatz 6 Folgendes festgehalten: Nicht am Standort des Fahrzeugs

eingelegte reduzierte wöchentliche Ruhezeiten können im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug abgestellt und mit geeigneten Schlafmöglichkeiten für jeden Führer und jede Führerin ausgerüstet ist. Dieser Absatz wird seitens des ARVAG wie folgt interpretiert: „Gemäß unserer Verordnung ist es den Fahrern freigestellt die verkürzte wöchentliche Ruhezeit unter gewissen Bedingungen im Fahrzeug zu verbringen. Nicht in der Verordnung erwähnt wird, wo die Fahrer die regulären (45 h) wöchentlichen Ruhezeiten zu verbringen haben. Aufgrund dessen, dass die Verordnung explizit darauf hinweist, dass verkürzte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden können, lässt sich daraus schließen, dass die Fahrer die nicht verkürzte Ruhezeit, außerhalb des Fahrzeuges zu verbringen haben.“

Dieser Auslegung zufolge wird die Abhaltung der normalen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug in der Schweiz – so wie in Frankreich und Belgien – ebenfalls sanktioniert.



Ungarn: Änderung bei der EKAER-Warenanmeldung

Vom AWC Budapest wird wie folgt informiert: Mit Verordnung des Wirtschaftsministers 23/2015. (IX.4.) NGM wurde die Liste von risikoreichen Waren novelliert. Die risikoreichen Waren wurden in 2 Gruppen geteilt:

1. Lebensmittelprodukte
2. Sonstige risikoreiche Waren

In beiden Listen gibt es einige neue Waren. Die aktualisierte Liste sowie weitere Informationen können beim AußenwirtschaftsCenter Budapest angefordert werden. Gleichzeitig wurden weitere Ausnahmen von der EKAER-Anmeldepflicht festgelegt:

- Rohmaterialien und halbfertige Produkte von Sicherheitsdokumenten (z. B. Reisepass, Führerschein, diverse Karten)
- Einfuhrgenehmigungspflichtiges Sicherheitspapier
- Produkte und deren Grundmaterialien sowie Produktionsmittel zur Herstellung von Produkten zur Banknoten- und Münzenemission

Foto: © Bultoni: Helmut Niklas; Sergey Lavrentev/Fotolia.com

EKAER: Verzeichnis der sog. „risikoreichen“ Waren

Zolltarifnummer	Warenbezeichnung Risikoreiche Lebensmittel
0201	Fleisch von Rindern, frisch oder gekühlt
0202	Fleisch von Rindern, gefroren
0203	Fleisch von Schweinen, frisch, gekühlt oder gefroren
0204	Fleisch von Schafen oder Ziegen, frisch, gekühlt oder gefroren
0205	Fleisch von Pferden, Eseln, Maultieren oder Mauleseln, frisch, gekühlt oder gefroren
0206	Schlachtnebenerzeugnisse geeignet für Ernährungszwecke von Rindern, Schweinen, Schafen, Ziegen, Pferden, Eseln, Maultieren oder Mauleseln, genießbar, frisch, gekühlt oder gefroren
0207	Fleisch und genießbare Schlachtnebenerzeugnisse und Innereien von Hausgeflügel lt. Zt. Nr. 0105 frisch, gekühlt oder gefroren
0208	Anderes Fleisch, genießbare Schlachtnebenerzeugnisse und Innereien frisch, gekühlt oder gefroren
0209	Schweinespeck ohne magere Teile, Schweinefett und Geflügelfett, unausgeschmolzen "unausgezogen", frisch, gekühlt, gefroren, gesalzen, in Salzlake, getrocknet oder geräuchert
0210	Fleisch und genießbare Schlachtnebenerzeugnisse, gesalzen, in Salzlake, getrocknet oder geräuchert sowie genießbares Mehl von Fleisch, von Schlachtnebenerzeugnissen oder Innereien
0302	Fische frisch oder gekühlt (ausg. Fischfilets und anderes Fischfleisch der Pos. 0304)
0303	Fische gefroren (ausg. Fischfilets und anderes Fischfleisch der Pos. 0304)
0304	Fischfilets und anderes Fischfleisch, auch fein zerkleinert, frisch, gekühlt oder gefroren
0401	Milch und Rahm, weder eingedickt noch mit Zusatz von Zucker oder anderen Süßmitteln
0402	Milch und Rahm, eingedickt oder mit Zusatz von Zucker oder anderen Süßmitteln
0403	Buttermilch, saure Milch und saurer Rahm, Joghurt, Kefir und andere fermentierte oder gesäuerte Milch, einschl. Rahm, auch eingedickt oder aromatisiert, auch mit Zusatz von Zucker, anderen Süßmitteln, Früchten, Nüssen oder Kakao
0404	Molke, auch eingedickt oder mit Zusatz von Zucker oder anderen Süßmitteln; Erzeugnisse, die aus natürlichen Milchbestandteilen bestehen, auch mit Zusatz von Zucker oder anderen Süßmitteln, anderweit weder genannt noch inbegriffen
0405	Butter und andere Fettstoffe aus der Milch; Milchstreichfette
0406	Käse und Quark [Topfen]
0407	Vogeleier in der Schale, frisch, haltbar gemacht oder gekocht
0408	Vogeleier, nicht in der Schale, und Eigelb, frisch, getrocknet, in Wasser oder Dampf gekocht, geformt, gefroren oder anders haltbar gemacht, auch mit

	Zusatz von Zucker oder anderen Süßmitteln
0409	Honig, natürlich
0701	Kartoffeln, frisch oder gekühlt
0702	Tomaten, frisch oder gekühlt
0703 ex. 07031011	Speisezwiebeln, Schalotten, Knoblauch, Porree [Lauch] und andere Gemüse der Allium-Arten, frisch oder gekühlt
0704	Kohl, Blumenkohl [Karfiol], Kohlrabi, Wirsingkohl und ähnl. genießbare Kohllarten frisch oder gekühlt
0705	Salate "Lactuca sativa" und Chicorée "Cichorium-Arten", frisch oder gekühlt
0706	Karotten und Speisemöhren, Speiserüben, Rote Rüben, Schwarzwurzeln, Knollensellerie, Rettiche und ähnl. genießbare Wurzeln, frisch oder gekühlt
0707	Gurken und Cornichons, frisch oder gekühlt
0708	Hülsenfrüchte, auch ausgelöst, frisch oder gekühlt
0709	Anderes Gemüse, frisch oder gekühlt.
0710	Gemüse, auch in Wasser oder Dampf gekocht, gefroren
0711	Gemüse, vorläufig haltbar gemacht, z.B. durch Schwefeldioxid oder in Wasser, dem Salz, Schwefeldioxid oder andere vorläufig konservierend wirkende Stoffe zugesetzt sind, zum unmittelbaren Genuss ungeeignet
0712 ex. 07129011	Gemüse, getrocknet, auch in Stücke oder Scheiben geschnitten, als Pulver oder sonst zerkleinert, jedoch nicht weiter zubereitet
0713 ex. 07131010 ex. 07133310	Hülsenfrüchte, getrocknet und ausgelöst, auch geschält oder zerkleinert
0714	Maniok, Pfeilwurz `Arrowroot` und Salep, Topinambur, Süßkartoffeln und ähnl. Wurzeln und Knollen mit hohem Gehalt an Stärke oder Inulin, frisch, gekühlt, gefroren oder getrocknet, auch in Stücken oder in Form von Pellets sowie Mark des Sagobaumes
0801	Kokosnüsse, Paranüsse und Kaschu-Nüsse, frisch oder getrocknet, auch ohne Schalen oder enthäutet
0802	Anderer Schalenfrüchte, frisch oder getrocknet, auch ohne Schalen oder enthäutet
0803	Bananen, einschl. Mehlbananen, frisch oder getrocknet
0804	Datteln, Feigen, Ananas, Avocadofrüchte, Guaven, Mangofrüchte und Mangostanfrüchte, frisch oder getrocknet
0805	Zitrusfrüchte, frisch oder getrocknet
0807	Melonen, einschl. Wassermelonen, und Papaya-Früchte, frisch
0808	Äpfel, Birnen und Quitten, frisch
0809	Aprikosen [Marillen], Kirschen, Pfirsiche, einschl. Brugnolen und Nektarinen, Pflaumen und Schlehen, frisch
0810	Anderer Früchte, frisch
0811	Früchte und Nüsse, auch in Wasser oder Dampf gekocht, gefroren, auch mit Zusatz von Zucker oder anderen Süßmitteln
0901	Kaffee, auch geröstet oder entkoffeiniert; Kaffeeschalen und Kaffeehäutchen; Kaffeemittel mit beliebigem Kaffeegehalt

0904	Pfeffer der Gattung "Piper"; Früchte der Gattungen "Capsicum" oder "Pimenta", getrocknet oder gemahlen oder sonst zerkleinert
1006	Reis
1007	Körner-Sorghum
1008 ex. 10086000	Buchweizen, Hirse, Kanariensaat und anderes Getreide
1101	Mehl von Hartweizen, Weichweizen, Spelz und Mengkorn
1102	Mehl von anderem Getreide als Weizen oder Mengkorn
1507	Sojaöl und seine Fraktionen, auch raffiniert, jedoch chemisch unmodifiziert
1508	Erdnussöl und seine Fraktionen, auch raffiniert, jedoch chemisch unmodifiziert
1509	Olivenöl und seine Fraktionen, auch raffiniert, jedoch chemisch unmodifiziert
1510	Öle und ihre Fraktionen, ausschließlich aus Oliven auch raffiniert, jedoch chemisch unmodifiziert, einschl. Mischungen dieser Öle und Fraktionen mit Ölen oder Fraktionen der Pos. 1509
1511	Palmöl und seine Fraktionen, auch raffiniert, jedoch chemisch unmodifiziert
1512	Sonnenblumenöl, Safloröl und Baumwollsaamenöl sowie deren Fraktionen, auch raffiniert, jedoch chemisch unmodifiziert
1513	Kokosöl "Kopraöl", Palmkernöl und Babassuöl sowie deren Fraktionen, auch raffiniert, jedoch chemisch unmodifiziert
1514	Rapsöl und Rübsenöl und Senfsamenöl sowie deren Fraktionen, auch raffiniert, jedoch chemisch unmodifiziert
1515	Pflanzenfette und fette Pflanzenöle, einschl. Jojobaöl sowie deren Fraktionen, auch raffiniert, jedoch chemisch unmodifiziert
1516	Fette und Öle tierischen oder pflanzlichen Ursprungs sowie deren Fraktionen, lt. Zt. Nr. 1516
1517	Margarine und andere genießbare Mischungen und Zubereitungen von tierischen oder pflanzlichen Fetten und Ölen sowie von genießbaren Fraktionen verschiedener Fette und Öle (ausg. Fette und Öle sowie deren Fraktionen, ganz oder teilweise hydriert, umgeestert, wiederverestert oder elaidiniert [auch raffiniert, jedoch nicht weiterverarbeitet] sowie Mischungen aus Olivenölen oder deren Fraktionen)
1518	Tierische und pflanzliche Fette und Öle sowie deren Fraktionen, gekocht, oxidiert, dehydratisiert, geschwefelt, geblasen, durch Hitze im Vakuum oder in inertem Gas polymerisiert oder anders chemisch modifiziert, ausgenommen Waren der Position 1516; ungenießbare Mischungen und Zubereitungen von tierischen oder pflanzlichen Fetten und Ölen sowie von Fraktionen verschiedener Fette und Öle dieses Kapitels, anderweit weder genannt noch inbegriffen
1601	Würste und ähnl. Erzeugnisse, aus Fleisch, Schlachtnieberzeugnissen oder Blut, einschl. Lebensmittelzubereitungen auf der Grundlage dieser Erzeugnisse
1602	Fleisch, Schlachtnieberzeugnisse oder Blut, zubereitet oder haltbar gemacht (ausg. Würste und ähnl. Erzeugnisse sowie Extrakte und Säfte von Fleisch)

1701	Rohrzucker und Rübenzucker und chemisch reine Saccharose, fest
1702	Anderer Zucker, einschl. chemisch reine Lactose, Maltose, Glucose und Fructose, fest, Zuckersirupe, ohne Zusatz von Aroma- oder Farbstoffen, Invertzuckercreme, auch mit natürlichem Honig vermischt, Zucker und Melassen, karamellisiert (ausg. Rohr- und Rübenzucker und chemisch reine Saccharose)

Sonstige risikoreiche Waren

0601	Zwiebel, Knolle, Wurzelknolle, Knollenkeim und Rhizom in Vegetation oder in Blüte, Zichorienpflanze und -wurzel, ausg. jene lt. Zt. Nr. 1212.
0602 ex. 06021010 ex. 06022010	Andere Pflanzen, lebend (einschl. ihrer lebenden Wurzeln), Stecklinge und Pfropfreiser; Pilzmycell.
07031011	Speisezwiebeln
07129011	Hybrid Saatkörner vom milden Mais
07131010	Erbsen (Pisum sativum) für Saat
07133310	Nierenbohnen, incl. Weißbohnen (Phaseolus vulgaris) für Saat
2309	Zubereitung zur Tierfütterung
2505	Natursand aller Art, auch gefärbt, ausg. jenen mit Metalgehalt lt. Warengruppe 26.
2517	Feldsteine, Kies und zerkleinerte Steine, von der beim Betonbau oder als Steinmaterial im Wege- und Bahnbau verwendeten Art, Feuerstein `Flintstein` und Kiesel, auch wärmebehandelt, Makadam aus Schlacken und ähnl. Industrieabfällen, auch mit den im ersten Teil dieser Pos. aufgeführten Stoffen vermischt, Teermakadam, Körnungen [Granalien], Splitter und Mehl von Steinen der Pos. 2515 und 2516, auch wärmebehandelt
2706	Teer aus Steinkohle, Braunkohle oder Torf und andere Mineralteere, auch entwässert oder teilweise destilliert, einschl. rekonstruierte Teere
2707 ex. 270710 ex. 270720 ex. 270730 ex. 270750	Öle und andere Erzeugnisse der Destillation des Hochtemperatur-Steinkohlenteers, ähnl. Erzeugnisse in denen die aromatischen Bestandteile in Bezug auf das Gewicht gegenüber den unaromatischen Bestandteilen überwiegen
2712	Vaselin; Paraffin, mikrokristallines Erdölwachs, paraffinische Rückstände "slack wax", Ozokerit, Montanwachs, Torfwachs, andere Mineralwachse und ähnl. durch Synthese oder andere Verfahren gewonnene Erzeugnisse, auch gefärbt
2715	Asphaltmastix, Verschnittbitumen und andere bituminöse Mischungen auf der Grundlage von Naturasphalt oder Naturbitumen, Bitumen aus Erdöl, Mineralteer oder Mineralteerpech
2902 ex. 290220 ex. 290230 ex. 290241 ex. 290242	Kohlenwasserstoffe, cyclisch

ex. 290243 ex. 290244	
3102	Stickstoffdüngemittel, mineralisch oder chemisch
3103	Phosphatdüngemittel, mineralisch oder chemisch
3104	Kalidüngemittel, mineralisch oder chemisch
3105	Düngemittel, mineralisch oder chemisch, zwei oder drei der düngenden Stoffe Stickstoff, Phosphor und Kalium enthaltend, andere Düngemittel
3403	Schmiermittel, zubereitet, einschl. Schneidöle, Zubereitungen zum Lösen von Schrauben oder Bolzen, zubereitete Rostschutzmittel oder Korrosionsschutzmittel und zubereitete Formöle und Trennöle, auf der Grundlage von Schmierstoffen und Zubereitungen nach Art der Schmälmittel für Spinnstoffe oder der Mittel zum Ölen oder Fetten von Leder, Pelzfellen oder anderen Stoffen (ausg. als Basisbestandteil ≥ 70 GHT Erdöl oder Öl aus bituminösen Mineralien enthaltend)
3808	Insektizide, Rodentizide, Fungizide, Herbizide, Keimhemmungsmittel und Pflanzenwuchsregulatoren, Desinfektionsmittel und ähnl. Erzeugnisse, in Formen oder Aufmachungen für den Einzelverkauf oder als Zubereitungen oder Waren "z.B. Schwefelbänder, Schwefelfäden, Schwefelkerzen und Fliegenfänger"
3811 ex. 38111110 ex. 38111190 ex. 381119 ex. 381190	Antiklopfmittel, Antioxidantien, Antigums, Viskositätsverbesserer, Antikorrosivadditives und andere zubereitete Additives für Mineralöle, einschl. Kraftstoffe, oder für andere, zu denselben Zwecken wie Mineralöle verwendete Flüssigkeiten
3814	Zusammengesetzte organische Löse- und Verbindungsmittel, anderweit weder genannt noch inbegriffen; Zubereitungen zum Entfernen von Farben oder Lacken
3824 ex. 38247100 ex. 38247200 ex. 38247300 ex. 38247400 ex. 38247500 ex. 38247600 ex. 38247700 ex. 38247800 ex. 38247900 ex. 38248100 ex. 38248200 ex. 38248300 ex. 38249087 ex. 38249092 ex. 38249093 ex. 382449096	Bindemittel, zubereitet, für Gießereiformen oder Gießereikerne; chemische Erzeugnisse und Zubereitungen der chemischen Industrie oder verwandter Industrien, einschl. Mischungen von Naturprodukten

4401	Brennholz in Form von Rundlingen, Scheiten, Zweigen, Reisigbündeln oder ähnl. Formen, Holz in Form von Plättchen oder Schnitzeln, Sägespäne, Holzabfälle und Holzausschuss, auch zu Pellets, Briketts, Scheiten oder ähnl. Formen zusammengepresst
4403	Rohholz, auch entrindet, vom Splint befreit oder zwei- oder vierseitig grob zugerichtet
6101	Mäntel "einschl. Kurzmäntel", Umhänge, Anoraks, Windjacken, Blousons und ähnl. Waren, aus Gewirken oder Gestricken, für Männer oder Knaben ausgenommen Waren der Position 6103
6102	Mäntel `einschl. Kurzmäntel`, Umhänge, Anoraks, Windjacken, Blousons und ähnl. Waren, aus Gewirken oder Gestricken, für Frauen oder Mädchen ausgenommen Waren der Position 6104
6103	Anzüge, Kombinationen, Jacken, lange Hosen `einschl. Kniebundhosen und ähnl. Hosen`, Latzhosen und kurze Hosen (ausgenommen Badehosen), aus Gewirken oder Gestricken, für Männer oder Knaben
6104	Kostüme, Kombinationen, Jacken, Kleider, Röcke, Hosenröcke, lange Hosen `einschl. Kniebundhosen und ähnl. Hosen`, Latzhosen und kurze Hosen (ausgenommen Badehosen), aus Gewirken oder Gestricken, für Frauen oder Mädchen
6105	Hemden aus Gewirken oder Gestricken, für Männer oder Knaben
6106	Blusen und Hemdblusen, aus Gewirken oder Gestricken, für Frauen oder Mädchen
6107	Slips und andere Unterhosen, Nachthemden, Schlafanzüge, Bademäntel und -jacken, Hausmäntel und ähnl. Waren, aus Gewirken oder Gestricken, für Männer oder Knaben
6108	Unterkleider, Unterröcke, Slips und andere Unterhosen, Nachthemden, Schlafanzüge, Negligees, Bademäntel und -jacken, Hausmäntel und ähnl. Waren, aus Gewirken oder Gestricken, für Frauen oder Mädchen
6109	T-Shirts und Unterhemden, aus Gewirken oder Gestricken
6110	Pullover, Strickjacken, Westen und ähnl. Waren, einschl. Unterziehpullis, aus Gewirken oder Gestricken
6111	Kleidung und Bekleidungszubehör, aus Gewirken oder Gestricken, für Babys
6112	Trainingsanzüge, Skianzüge, Badeanzüge und Badehosen, aus Gewirken oder Gestricken
6113	Kleidung aus Gewirken oder Gestricken der Position 5903, 5906, 5907
6114	Andere Kleidung aus Gewirken oder Gestricken
6115	Strumpfhosen, Strümpfe, Kniestrümpfe, Socken und andere Strumpfwaren, einschl. solcher mit degressiver Kompression [z.B. Krampfaderstrümpfe], aus Gewirken oder Gestricken
6116	Fingerhandschuhe, Handschuhe ohne Fingerspitzen und Fausthandschuhe, aus Gewirken oder Gestricken
6117	Anderes konfektioniertes Bekleidungszubehör, aus Gewirken oder Gestricken sowie Teile von Kleidung oder von Bekleidungszubehör, aus Gewirken oder Gestricken
6201	Mäntel `einschl. Kurzmäntel`, Umhänge, Anoraks, Windjacken, Blousons und ähnl. Waren, für Männer oder Knaben ausgenommen Waren der Position 6203

6202	Mäntel `einschl. Kurzmäntel`, Umhänge, Anoraks, Windjacken, Blousons und ähnl. Waren, für Frauen oder Mädchen, ausgenommen Waren der Position 6204
6203	Anzüge, Kombinationen, Jacken, lange Hosen "einschl. Kniebundhosen und ähnl. Hosen", Latzhosen und kurze Hosen (ausgenommen Badehosen), für Männer oder Knaben
6204	Kostüme, Kombinationen, Jacken, Kleider, Röcke, Hosenröcke, lange Hosen "einschl. Kniebundhosen und ähnl. Hosen", Latzhosen und kurze Hosen (ausgenommen Badehosen), für Frauen oder Mädchen
6205	Hemden für Männer oder Knaben
6206	Blusen und Hemdblusen, für Frauen oder Mädchen
6207	Unterhemden, Slips und andere Unterhosen, Nachthemden, Schlafanzüge, Bademäntel und -jacken, Hausmäntel und ähnl. Waren, für Männer oder Knaben
6208	Unterhemden, Unterkleider, Unterröcke, Slips und andere Unterhosen, Nachthemden, Schlafanzüge, Negligees, Bademäntel und -jacken, Hausmäntel und ähnl. Waren, für Frauen oder Mädchen
6209	Kleidung und Bekleidungszubehör, für Babys
6210	Kleidung aus Erzeugnissen der Position 5602, 5603, 5903, 5906 oder 5907
6211	Trainingsanzüge, Skianzüge, Badeanzüge und Badehosen sowie andere Kleidung
6212	Büstenhalter, Hüftgürtel, Korsette, Hosenträger, Strumpfhalter, Strumpfbänder und ähnl. Waren sowie Teile davon, auch aus Gewirken oder Gestricken
6213	Taschentücher
6214	Schals, Umschlagtücher, Halstücher, Kragenschoner, Kopftücher, Schleier und ähnl. Waren
6215	Krawatten, Schleifen "z.B. Querbinder" und Krawattenschals
6216	Fingerhandschuhe, Handschuhe ohne Fingerspitzen und Fausthandschuhe
6217	Anderes konfektioniertes Bekleidungszubehör, Teile von Kleidung oder von Bekleidungszubehör, ausgenommen solche der Position 6212
6309	Altwaren
6401	Schuhe, wasserdicht, mit Laufsohlen und Oberteil aus Kautschuk oder Kunststoff, bei denen weder das Oberteil mit der Laufsohle noch das Oberteil selbst, durch Nähen, Nieten, Nageln, Schrauben, Stecken oder ähnl. Verfahren zusammengefügt ist
6402	Andere Schuhe mit Laufsohlen und Oberteil aus Kautschuk oder Kunststoff
6403	Schuhe mit Laufsohlen aus Kautschuk, Kunststoff, Leder oder rekonstruiertem Leder und Oberteil aus Leder
6404	Schuhe mit Laufsohlen aus Kautschuk, Kunststoff, Leder oder rekonstruiertem Leder und Oberteil aus Spinnstoffen
6405	Andere Schuhe
6406	Schuhteile "einschl. Schuhoberteile, auch an Sohlen befestigt, nicht jedoch an Laufsohlen"; Einlegesohlen, Fersenstücke und ähnl. herausnehmbare Waren; Gamaschen und ähnl. Waren sowie Teile davon



Belgien: Neues Mautsystem ab 1. April 2016

Wie die AISÖ erfahren hat, plant Belgien ab 1. April 2016 ein neues Lkw-Mautsystem einzuführen und das bestehende Eurovignetten-System zu ersetzen.

Ab 1. April 2016 tritt das Mautsystem für Lkws über 3,5 Tonnen in der flämischen Region, in der Wallonischen Region und in der Region Brüssel-Hauptstadt in Kraft. Alle diese Lkws müssen mit einer funktionierenden On Board Unit (OBU) ausgestattet sein. Die OBU kommuniziert mittels Satellitentechnologie.

Satellit startete die Nutzerregistrierung und die Ausgabe der On Board Units mit dem 1. Oktober 2015. Damit können Unternehmen bereits den Bestimmungen der Maut für Lkws über 3,5 Tonnen entsprechen, die am 1. April 2016 in Kraft tritt.

Wie komme ich zu einer OBU?

Der einfachste Weg, sich eine OBU zu besorgen, führt über das Nutzerportal von Satellit – das Road User Portal. Es ermöglicht jedem Unternehmen über einen privaten, personalisierten und geschützten Bereich auf der Satellit-Webseite OBUs zu bestellen. Dort ist es möglich, ein

Unternehmen und Fahrzeuge zu registrieren, eine oder mehrere OBUs zu bestellen oder eine OBU an ein Fahrzeug zu koppeln bzw. vom Fahrzeug zu entkoppeln. Zudem können dort alle erforderlichen Unternehmens- und Fahrzeugdaten auf einfache Art und Weise verwaltet werden. Die online bestellten On Board Units werden nach Bestellung und Hinterlegung einer Kautions von 135 Euro pro Gerät von der Post ausgeliefert. www.satellit.be

Tarife

Die Tarife können unter www.viapass.be/de/downloads/ downgeloadet werden.



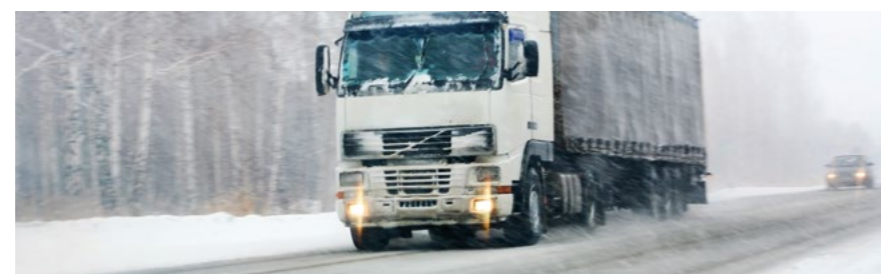
Belgien: Winterfahrplan für Schwertransporte in der Wallonie veröffentlicht

Bei starkem Schneefall gilt ein Fahrverbot für Lkw ab 13 m Länge.

Im Winter können starke Schneefälle auf den wallonischen Autobahnen zu Problemen für Lkws und insbesondere für Schwertransporter führen. Daher hat die Wallonische Regierung erneut einen Winterfahrplan beschlossen.

Dieser Plan sieht bei extremen winterlichen Bedingungen eine Umleitung oder teilweise Sperre für Lkws ab 13 m Länge vor. Die Transportunternehmen werden per SMS vorgewarnt, falls es zu Streckensperren kommen sollte.

Um diese SMS-Warnungen zu erhalten, müssen Sie sich auf dieser Webseite anmelden. Sie geben die Handynummer, auf welcher Sie die Nachrichten erhalten möchten, ein.



Die SMS-Warnungen sind kostenlos. Lkws, die bereits in diesem Gebiet unterwegs sind, werden zwischenzeitlich auf Parkplätze umgeleitet, bis eine gefahrlose Weiterfahrt möglich ist.

Dafür wurden drei Zonen mit insgesamt knapp 1 500 Stellplätzen eingerichtet:

- Provinz Lüttich (Liège) entlang der A601 (440 Plätze)

- Provinz Namur entlang der N97 zwischen der E411 und Dréhance (600 Plätze)
- Provinz Namur entlang der N4 zwischen der E411 und Ciney (400 Plätze)

Falls eine Weiterfahrt innerhalb von 12 Stunden nicht möglich ist, ist das Auftanken der Fahrzeuge durch die Gesellschaft SOFICO vorgesehen.

Foto: © Yuri Biagolner, Button Helmut Niklas/Foodia.com



Norwegen: Mindestlohn in der Transportbranche

Die Arbeitsschutzbehörde – www.arbeidstilsynet.no –, welche für die Kontrolle der Einhaltung des Mindestlohns in der Transportbranche zuständig ist, teilte mit, dass es dem Leiter des Kontrollteams überlassen ist, wie er die Kontrolle durchführen

will. Eine Kontrolle kann im Voraus angekündigt werden oder ganz überraschend stattfinden.

Es gibt keine Anforderungen, dass vor einer Kabotagefahrt eine Meldung gemacht werden muss, jedoch müssen die dafür erforderlichen Dokumente vorgewiesen werden können.

nen, wie Frachtbrief, wo Datum, Ort für Abholung/Lieferung etc. hervorgehen. Weiters müssen keine Lohnunterlagen im Fahrzeug mitgeführt werden. Diese müssen jedoch vom Arbeitgeber nachgereicht werden, wenn dies verlangt wird, um kontrollieren zu können, dass die Vorschrift über Mindestlöhne eingehalten wird.



Russland: verhängt Wirtschaftssanktionen gegen die Türkei

Die IRU informierte, dass der russische Präsident Wladimir Putin mit weitreichenden Wirtschaftssanktionen gegen die Türkei auf den Abschuss eines russischen Kampfflugzeugs reagiert hat.

Der russische Präsident wies seine Regierung nun auch an, eine Liste mit türkischen Waren zu erstellen, deren Einfuhr vorübergehend verbo-

ten oder begrenzt werden soll. Russland führt laut dem Erlass zudem ab 1. Januar 2016 die Visumpflicht für türkische Bürger wieder ein. Türkische Lastwagen sowie Schiffe sollen an den Grenzen und in den Häfen stärker überprüft werden.

Diese Liste umfasst folgende Waren:

- tiefgefrorene ganze Hühner und Hühnerenteile,
- gefrorene ganze Puten und Putenstücke,

- Blumen (Nelken),
- Tomaten (frisch und gefroren),
- Zwiebel, Scharlotten (frisch und gefroren),
- Karfiol (frisch und gefroren),
- Gurken, Gewürzgurken,
- Orangen, Mandarinen, Tagarinen, Grapefruit, Äpfel,
- Erbsen,
- Marillen, Pfirsiche, Zwetschgen, Erdbeeren,
- Salz, Kochsalz



Russland: Mautpflicht seit 15. November 2015 für Lkw mit über 12 Tonnen

Das AußenwirtschaftsCenter Moskau informierte, dass seit 15. November 2015 die Nutzung der föderalen Straßen in Russland für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen mautpflichtig ist. Der Start des Mautsystems war schon für den 1. November 2014 geplant gewesen, doch wurde er wegen zahlreicher ungeklärter technischer Fragen letztes Jahr nochmals verschoben.

Die ursprünglich festgelegte Mautgebühr von 3,50 Rubel per Kilometer

wurde mit der Verordnung der Regierung der Russischen Föderation Nr. 474 vom 18. Mai 2015 erhöht und beträgt derzeit 3,73 Rubel per Kilometer (ca. EUR 0,06). Mit 1. März 2016 wird diese auf 3,06 RUB/km erhöht.

Die Mauterhebung erfolgt entweder auf elektronischer Basis über On-Board-Units (OBU) oder manuell über die Ausgabe von Maut-Tickets. Die Bußgelder für Verstöße gegen die Mautpflicht betragen zwischen RUB 5 000 und RUB 450.000. Darüber hinaus sind zusätzliche Bußgelder

auch für wiederholte Verstöße vorgesehen.

Alle Informationen zum russischen Mautsystem für Lkw ab 12 Tonnen auf föderalen Straßen („PLATON“) sind detailliert zweisprachig – Russisch und Englisch – auf der speziell für dieses System entwickelten Internetplattform „PLATON“ (<http://platon.ru/en/>) veröffentlicht.

Weitere Informationen auf der Webseite des AußenwirtschaftsCenter Moskau – <http://wko.at/aussenwirtschaft/ru>

Button: © Helmut Niklas/Foodia.com



Russland: Geänderte Gewichtsnormen für Lkw im Straßengüterverkehr

Wir wurden von der IRU über die geänderten Gewichtsnormen für Lkw im Straßengüterverkehr informiert.

Als Anlage (Quelle: ASMAP) erhalten Sie eine aktuelle Übersicht der zulässigen Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr in Russland.



Maximum permitted weights and dimensions, goods transport
Russia

(Valid on trunk roads)

Height			4.00m
Width			
Motor vehicle/trailer			2.55m
Refrigerated vehicle			2.60m
Length			
Motor vehicle			12.00m
Trailer			12.00m
Articulated vehicle			20.00m
Road train			20.00m
Weight per axle	I <*>	II <***>	III <****>
Single axle when the distance between the axles is more than 2.5m	5.5 (6)	9 (10)	10.5 (11.5)
Tandem axles of trailers, semi-trailers, motor vehicles when the distance between axles is (the sum of the axle weights per tandem)			
• up to 1.0m	8 (9)	10 (11)	11.5 (12.5)
• 1.0m to 1.3m	9 (10)	13 (14)	14 (16)
• 1.3m to 1.8m	10 (11)	15 (16)	17 (18)
• 1.8m to 2.5m	11 (12)	17 (18)	18 (20)
Tri-axles of trailers, semi-trailers, motor vehicles when the distance between the axles is (the sum of the axle weights per tri-axle)			
• up to 1.0m	11 (12)	15 (16.5)	17 (18)
• 1.0m to 1.3m	12 (13)	18 (19.5)	20 (21)
• 1.3m to 1.8m	13.5 (15)	21 (22.5 <****>)	23.5 (24)
• 1.8m to 2.5m	15 (16)	22 (23)	25 (26)

Maximum permitted weight			
Motor vehicle			
• with 2 axles			18.0t
• with 3 axles			25.0t
• with 4 axles			32.0t
• with 5 axles			35.0t
Articulated vehicle			
• with 3 axles			28.0t
• with 4 axles			36.0t
• with 5 axles			40.0t
• with 6 or more axles			44.0t
Road train			
• with 3 axles			28.0t
• with 4 axles			36.0t
• with 5 axles			40.0t
• with 6 or more axles			44.0t

<*> For highways which were designed, constructed and reconstructed under the regulatory axial load of vehicles up to 6.0t. (If the road owner installs appropriate road signs and posts information on his official website on valid road axle load of vehicles.)

<***> For highways which were designed, constructed and reconstructed under the regulatory axial load of vehicles up to 10.0t.

<****> For highways which were designed, constructed and reconstructed under the regulatory axial load of vehicles up to 11.5t.

<****> For vehicles with single wheels equipped with pneumatic suspension or equivalent, as well as vehicles with dual wheels.

Notes:

1. Enclosed in brackets are the values for dual wheels, without - single wheels.
2. Axles with single and dual wheels grouped with closely spaced axles should be considered as contiguous axles with single wheels.
3. For dual and triple axles, structurally united, the allowable axial load is determined by dividing the total allowable load on the contiguous axles to the appropriate number of axles.
4. The uneven distribution of load is allowed along the axes for two-axle and three-axle trucks, if the total load on the truck is not exceeded, and the load on the most loaded axle does not exceed the permissible axial load of the corresponding (single or dual wheels) single axles.

Source: ASMAP, September 2015 (changes are in red)



Rumänien: Grenzkontrollen

Wir wurden vom rumänischen Verband (UNTRR) informiert, dass die Polizei ab sofort an allen Grenzübergängen zu den Nachbarstaaten (Bulgarien,

Ukraine, Moldawien, Ungarn und Serbien) Personenkontrollen durchführt. Längere Wartezeiten an den Grenzen sind zu erwarten.



Polen: System eBooking TRUCK

Terminreservierung für Zoll-/Grenzkontrollen per Internet (Belarus/Weißrussland, Russische Föderation/Kaliningrader Gebiet)

Nun startet die Pilotversion des Systems eBooking TRUCK in den Zollgrenzstellen in Koroszczyn und Grzechotki.

Es handelt sich um ein neues elektronisches Reservierungssystem für Zollgrenzkontrollen an Grenzstellen zu Weißrussland und zur Russischen Föderation (Kaliningrader Gebiet).

Das System soll die Abfertigungsplanung für Transporteure wie auch für die polnische Zollbehörde erleichtern.

Details können der Arbeitsübersetzung sowie dem (deutschsprachigen) Informationsblatt entnommen werden.



* Die einmalige Buchung bedarf keines Logins, jedoch ist die Anzahl solcher Buchungen beschränkt. Außerdem können Sie diese nicht durchsuchen, den Termin ändern oder annullieren. Der Zolldienst empfiehlt es, ein Konto in der e-Klienten vom Zolldienst zu eröffnen, wodurch Sie die Möglichkeiten des Systems eBooking TRUCK Ihnen völlig ausnützen machen können.

Der Zolldienst führt eBooking TRUCK ein. eBooking TRUCK ist ein System, das einen Termin der Ausfuhrabfertigung durch das Internet buchen lässt.

Dank dieser Lösung:

- wird die Zeit, die die Fahrer für die mit Ausfuhr verbundenen Tätigkeiten bestimmen, kürzer
- können Unternehmer, Beförderungsunternehmer und Fahrer ihre Arbeit besser planen
- verringern sich die Schlangen der auf die Abreise aus Polen wartenden Lkws

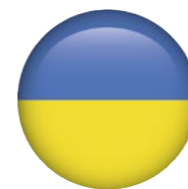
ACHTUNG: ab 5. Oktober 2015 ist eBooking TRUCK für diejenigen verfügbar, die sich am Grenzübergang in Grzechotki und im Fahrzeugterminal in Koroszczyn abfertigen lassen.

www.e-booking.gov.pl

**JETZT ENTSCHEIDEST DU
WANN DU DIE GRENZE ÜBERSCHREITEST
WWW.E-BOOKING.GOV.PL**

Fotos: © Matthias Soltz, Butzons: Helmut Niklas/Fotolia.com

Foto: © Jan Jansen/Fotolia.com



Ukraine: Änderungen der Transportbedingungen

Seit 4. November 2015 ist in der Ukraine der Transport von Fahrzeugen mit teilbaren Ladungen verboten, wenn deren Gewicht die in der Ukraine zulässigen Maße und Gewich-

te überschreitet. Weiterhin können jedoch kostenpflichtige Ausnahmegenehmigungen bei entsprechenden Überschreitungen der Maße und/oder Gewichte bei unteilbarer Ladung beantragt werden.

Darüber hinaus ist auf örtlichen öffentlichen Straßen der Transport von Fahrzeugen verboten, deren Achslast über sieben Tonnen liegt oder deren Gesamtgewicht 24 Tonnen überschreitet.



Albanien: 200 Liter Diesel – Einfuhrgrenze

Das AußenwirtschaftsCenter Skopje informierte, dass es seit dem 12. Mai 2015 eine neue Verordnung des albanischen Finanzministeriums über die Begrenzung von Diesel/Sprit bei der

Einfuhr nach Albanien gibt. Verordnung Nr. 36 vom 12. Mai 2015 „Über die Menge von Diesel/Sprit bei der Einfuhr nach Albanien“ besagt, dass alle Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die nach

Albanien einfahren und über 200 Liter Diesel/Sprit im Tank haben, für die restliche Menge Zoll zahlen müssen. Die Zollabgaben bzw. Kosten sind 93 ALL (0,66 Euro) pro Liter.



Großbritannien: Beschlagnahmung von Lkw bei festgestellter illegaler Kabotage

Die IRU informiert, dass die britischen Behörden (DVSA – Driver & Vehicle Standards Agency) beabsichtigen, Fahrzeuge von Unternehmen die weiterhin gegen die EG-Verordnungen 1072/2009 und 106/1992 verstoßen, zu beschlagnahmen.

Sollte ein Fahrzeug beschlagnahmt werden, wird eine Meldung an den Fahrzeugführer und den eingetragenen Eigentümer des betreffenden Fahrzeuges gesendet. Die Beschlagnahme wird ebenfalls in der London Gazette veröffentlicht und ist online abrufbar (<https://www.thegazette.co.uk/>).

Ab dem Erhalt der Mitteilung über die Beschlagnahme hat das Unter-

nehmen 21 Tage Zeit, beim zuständigen „Traffic Commissioner“ dagegen Berufung einzulegen.

Handelt es sich bei diesem Fahrzeug um ein Leasingfahrzeug, ein kreditfinanziertes Fahrzeug oder um ein Leihfahrzeug, dann hat das Unternehmen kein Recht auf Berufung gegen die Beschlagnahme. Es ist daher zwingend notwendig, dass der Fahrzeugführer umgehend das Leasing-, Kreditunternehmen oder den

Vermieter über die Beschlagnahme informiert.

Die Kontaktdaten des betreffenden „Traffic Commissioner“ werden in der Ankündigung der Beschlagnahme in der London Gazette, sowie im Schreiben an das Unternehmen bekannt gegeben. Die Prozessvertretung bei der Berufungsverhandlung erfolgt auf Antrag des Einspruch erhebenden Unternehmens.



Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich

Der aktuelle Wert im November weist eine Inflationsrate von + 0,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr aus.



Entwicklung Dieselpreis und Transportkosten-index

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

Foto: Dana S. Rothstein/Fotolia.com

Verkehrswirtschaft verlangt Belastungsstopp

Eine gedämpfte Stimmung herrscht in der Verkehrswirtschaft. „Die Belastungsgrenzen in der Verkehrswirtschaft sind längst erreicht. Mauten, Nacht-60er, Haftung der Spediteure im Zollverfahren, hohe Zulassungskosten, Unsicherheiten und Belastungen durch das Energieeffizienz-

gesetz – die Liste der Belastungen für die heimische Verkehrswirtschaft wird immer länger“, so Mag. Alexander Klacsa, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr. Er fordert neben einem Belastungsstopp für die Branche rasch die Realisierung von wachstumsfördernden Impulsen.



Neue Sachbezugsregelung ab 1. Jänner 2016 für Firmenfahrzeuge

Besteht für die Arbeitnehmerin/den Arbeitnehmer die Möglichkeit, ein firmeneigenes Kraftfahrzeug für Privatfahrten kostenlos zu benutzen, dann sind als monatlicher Sachbezug 2 Prozent der tatsächlichen Anschaffungskosten des Kfz, maximal 960 Euro anzusetzen.

Für Kraftfahrzeuge mit einem CO₂-Emissionswert von nicht mehr als 130 Gramm pro Kilometer ist ein Sachbezug (unverändert) von 1,5 Prozent der tatsächlichen Anschaffungskosten des Kraftfahrzeuges, maximal 720 Euro monatlich, anzusetzen.

Statt des üblichen Mittelpreises des Verbrauchsortes wird künftig der übliche Endpreis des Abgabeortes zur Bewertung herangezogen. Die CO₂-Obergrenzen werden ab 2016 jährlich verringert. 2017 sind nur noch 127 Gramm, 2018 sind 124 und 2019 nur mehr 124 Gramm CO₂ pro km anzusetzen.

Foto: celineR/Fotolia.com

Halbzeitbewertung des Weißbuchs Verkehr im EU-Parlament

Die EU-Abgeordneten unterstützen die ursprünglich im Weißbuch Verkehr festgelegten Zielsetzungen. Zur Halbzeit stellten die Abgeordneten in Bezug auf die im Weißbuch enthaltenen Verlagerungsziele allerdings fest, dass die bisherigen Ergebnisse nicht befriedigend seien. Sie

betonen, dass der Modal shift kein Selbstzweck sein darf, sondern auf dem Prinzip der effizienten Ko-Modalität beruhen muss.

Die Wirtschaftskammer Österreich ist der Ansicht, dass die im Weißbuch vorgesehenen Ziele zur Verlagerung

von Verkehrsströmen von der Straße auf die Schiene unausgewogen sind. Die unterschiedlichen Verkehrsträger sollten nicht in Rivalität zueinander gesehen werden, sondern sich möglichst effizient ergänzen. Ziel muss dabei eine komodale Ausrichtung sein.

Infos zur Registrierkassenpflicht

Wird die Registrierkassenpflicht in der Zeit vom 1. Jänner 2016 bis 31. März 2016 nicht erfüllt, wird dies keine finanzstrafrechtlichen Konsequenzen haben. Die Abgabenbehörden und deren Organe werden keine finanzstrafrechtlichen Verfolgungen setzen, sondern vielmehr die Unternehmerinnen und Unternehmer proaktiv unterstützen.

Wird die Registrierkassenpflicht in der Zeit vom 1. April 2016 bis 30. Juni 2016 nicht erfüllt, sind keine finanzstrafrechtlichen Konsequenzen zu erwarten, wenn der Unternehmer/die Unternehmerin Gründe für die Nichterfüllung dieser Pflichten glaubhaft machen kann. Die Verfolgung und Bestrafung von Hinterziehungen und Verkürzungen von Abgaben bleibt für beide Zeiträume davon unberührt.

Online-Ratgeber Registrierkassen

Der bereits angekündigte Online-Ratgeber „Registrierkassenpflicht“ ist ab sofort online.

Der Online-Ratgeber informiert,

- ob für ein Unternehmen Registrierkassen- und Belegerteilungspflicht bestehen,



- ob auf einen Betrieb Ausnahmen oder Erleichterungen zutreffen,
- ab wann die Verpflichtung zur Führung eines elektronischen Aufzeichnungssystems besteht und
- welche technischen Schritte erforderlich sind.

Bei Fragen steht Ihnen das Rechtsservice der Wirtschaftskammer Steiermark unter 0316/601-601 gerne zur Verfügung.

Registrierkassenpflicht: Ausnahmebestimmung

Der KEP-Branche wurde eine Ausnahme der Zusteller von der Registrierkassenpflicht zugesagt. Demnach soll für Zusteller, die nicht gleichzei-

tig Verkäufer der Ware sind sowie für Inkassogeschäfte für Dritte, keine Registrierkassenpflicht gelten.

Es wurde bereits zugesagt, dass Paketzustellungen per Nachnahme nicht unter die Registrierkassenpflicht nach § 131b BAO fallen, wenn es zwischen dem leistungserbringenden Unternehmen A und dem zahlenden Abnehmer B keine unmittelbare Verknüpfung gibt. Inkassogeschäfte für Dritte sollen ebenfalls von der Registrierkassenpflicht ausgenommen werden, sofern der Fall vorliegt, dass die Leistung bzw. Lieferung durch den Auftraggeber an den Schuldner bereits in der Vergangenheit erbracht wurde und seitens des Schuldners „bloße“ Zahlungssäumigkeit vorliegt. Nähere Infos dazu finden Sie auf der Homepage www.bmf.gv.at.

Studie zu Kabotage in Österreich

Das Verkehrsaufkommen auf Österreichs Straßen wächst – doch der Wertschöpfungsanteil der heimischen Verkehrswirtschaft wächst dabei nicht mit.

Das Erbringen von Transportdienstleistungen im Inland durch ausländische Unternehmer, die sogenannte Kabotage, wird für die heimischen Transportbetriebe zunehmend zum Problem. Betroffen sind weite Teile des Transports: Baustellenverkehre

und Zustellverkehre leiden ebenso unter ausländischer Billigkonkurrenz wie regionale Verkehre.

Der Effekt der massiven Zunahme von Kabotage: Immer mehr österreichische Betriebe verzeichnen massive Einbußen, in der Folge gehen Steuereinnahmen und Arbeitsplätze in Österreich verloren. Doch wie hoch ist der Anteil der Kabotage-Fahrten wirklich? Wo ist die Betroffenheit besonders groß? Und wie kann man

die Schäden und Folgeeffekte näher beziffern? Diese Fragen soll nun erstmals eine Studie beleuchten, die von der Bundessparte Transport Verkehr in der WKÖ, der AISÖ (Arbeitsgemeinschaft internationaler Transportunternehmer in Österreich) und der Gewerkschaft vida gemeinsam in Auftrag gegeben wurde.

Das wurde im Rahmen des Sozialpartnerdialoges 2015 in Bad Ischl bekannt gegeben.

Foto: celineR/Fotolia.com

Vorgehensweise bei VW-Reklamationen

Aufgrund der aktuellen Geschehnisse rund um den VW-Abgasskandal hat das Bundesgremium Fahrzeughandel dazu eine Mitgliederinformation er-

stellt, die wir im Anhang zur Information übermitteln dürfen. VW hat die betroffenen Fahrzeughalter bereits angeschrieben und über

eine mögliche Umrüstung informiert. Es gibt allerdings noch keine Information, wann eine Wandlung des Kaufvertrages möglich ist.



Ergeht an:

Landesgremien des Fahrzeughandels
Herrn KommR Edelsbrunner
Herrn KommR Schirak

Bundesgremium des
Fahrzeughandels
Sparte Handel der
Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 440
A-1045 Wien
T ++43 (0) 5 90 900DW | F ++43 (0) 5 90 900292

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
BGr. H 15 Mag.Wy/BC

Durchwahl
3330

Datum
23.10.2015

Mitgliederinfo VW Reklamationen

Sehr geehrte Damen und Herren,

obwohl der genaue Sachverhalt der Verwendung einer Software von VW noch nicht geklärt ist und auch eine abschließende rechtliche Bewertung noch nicht möglich ist, wollen wir Ihnen folgende Anregungen im Umgang mit Kundenanfragen geben:

- 1.) Über die Website <http://info.volkswagen.de/de/de/home.html> kann festgestellt werden, ob ein Fahrzeug betroffen ist.
- 2.) Alle betroffenen Kunden können damit beruhigt werden, dass VW ein umfassendes Rückhol- und Nachrüstprogramm plant, bei welchem das Fahrzeug in den gesetzlich vorgeschriebenen Zustand gebracht wird. Die genauen Modalitäten, sowohl technischer als auch formaler Art, sind noch nicht bekannt, können auf obiger Website in Erfahrung gebracht werden bzw. kann der Händler auch eine Kundeninformation anbieten.
- 3.) VW Markenhändlern wird empfohlen, alle Anfragen und Rechtsansprüche an den Importeur/Hersteller zur Klärung weiterzuleiten. Die entsprechenden Informationen des Importeurs/Herstellers sind zu beachten.
- 4.) Bei Ankauf/Eintausch eines VW Produktes empfiehlt es sich, über die Website <http://info.volkswagen.de/de/de/home.html> zu klären, ob es sich um ein betroffenes Fahrzeug handelt.

- 5.) Bei Verkauf eines betroffenen VW Fahrzeugs ist darüber aufzuklären und über die geplante Rückrufaktion zu informieren. Sobald eine entsprechende Aufklärung des Kunden erfolgt ist, besteht auch kein Gewährleistungsanspruch mehr.
- 6.) Händlern ohne VW-Marke wird empfohlen, Kunden, die Ansprüche geltend machen, direkt an einen VW -Betrieb oder den Importeur zu verweisen. Sollte ein Gewährleistungsanspruch beim Händler geltend gemacht werden (innerhalb von 12 Monaten ab Verkauf oder zwei Jahren, je nach Vertrag), dann ist der Kunde über die geplante „Verbesserung“ durch die Rückrufaktion des Herstellers zu informieren. Eine allfällig geforderte „Wandlung“ (Rückgabe des Fahrzeugs gegen Rückgabe des Kaufpreises abzüglich Wertminderung/Nutzungsgebühr) ist rechtlich unklar, weil noch nicht feststeht, welcher Mangel tatsächlich vorliegt und welche Frist für die Verbesserung dieses Mangels einzuräumen ist.
- 7.) Schadenersatzforderungen können abgelehnt werden, solange der Kunde keinen konkreten Schaden nachweisen kann. Derzeit ist nicht bekannt, welcher Schaden dem Kunden durch die Manipulation der Abgaswerte entstanden sein soll.

Freundliche Grüße

BUNDESGREMIUM DES FAHRZEUGHANDELS

Der Obmann:

KommR Burkhard Ernst

Der Geschäftsführer-Stv.:

Mag. Christoph Wychera

7,6 Mrd. Euro für die Förderung wichtiger Verkehrsprojekte

Zur Ankurbelung der Investitionstätigkeit stehen aus dem EU-Budget über 7,6 Mrd. Euro für die Finanzierung wichtiger Verkehrsprojekte im Rahmen der zweiten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen der Fazilität Connecting Europe (CEF) bereit.

Hauptziele sind die Beseitigung von Flaschenhälsen vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr, die Förderung des nachhaltigen, effizienten

Verkehrs sowie die weitere Verknüpfung und Interoperabilität der Verkehrsträger.

Zu den Schwerpunkten zählen der Ausbau multimodaler Logistikterminals, des Single European Sky, der Verkehrsknotenpunkte des TEN-Kernnetzes, Intelligenter Verkehrssysteme, der River Information Services, der Interoperabilität der Schiene sowie generell die Förderung von Innovation.



Arbeitsmarktgipfel entlastet Betriebe um fast eine Milliarde Euro

Schrittweise Senkung der Lohnnebenkosten – Wohnbau-Offensive – pragmatische Lösung zur Beschäftigung Älterer

„Der Arbeitsmarkt- und Konjunkturpfeiler von Bundesregierung und Sozialpartnern hat für die Wirtschaft vor allem zwei positive Schwerpunkte gebracht: Zum einen sollen die Lohnnebenkosten zwischen 2016 und 2018 um fast eine Milliarde Euro gesenkt werden. Allein damit werden nach einer WIFO-Berechnung 14.000 neue Arbeitsplätze geschaffen und die heimischen Betriebe in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gestärkt. Das ist die größte Lohnnebenkostensenkung, die es in den vergangenen Jahrzehnten gegeben hat. Eine wichtige Forderung der Wirtschaft ist damit erfüllt“, begrüßt WKÖ-Präsident Christoph Leitl die nun beschlossene Entlastung der heimischen Betriebe. Gesenkt werden soll der Insolvenzentgelt-Sicherungsbeitrag um 0,1 Prozent schon mit 1. Jänner 2016. Der Beitrag zum Familienlastenausgleichsfonds sinkt mit 1. Jänner 2017 um 0,4 Prozent und mit 1. Jänner 2018 um weitere 0,2 Prozent.

Positiv bewertet der WKÖ-Präsident auch die geplante Wohnbau-Offensive der Bundesregierung, zu der die Bau-Sozialpartner bereits vor einiger Zeit wichtige Vorarbeiten geleistet haben. Mit dem Bau von zusätzlich 30.000 Wohnungen soll eine zusätzliche Investitionstätigkeit von fast sechs Milliarden Euro initiiert werden. Und auch der – über raschere Genehmigungen – angestrebte Ausbau der Elektrizitäts-Infrastruktur wird wichtige zusätzliche Investitionen in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro in die Energiesicherheit Österreichs auslösen. Auch die Ausweitung des Garantievolumens der aws-Förderbank um 100 Milli-

onen ab 2016 erleichtert Unternehmens-Investitionen.

Was die Änderungen in der aktiven Arbeitsmarkt-Politik betrifft, begrüßt die Wirtschaftskammer Österreich, dass in Zukunft zusätzlich 350 Millionen Euro zur Arbeitsmarkt-Integration insbesondere von Älteren und Asylberechtigten zur Verfügung stehen. Ein großer Teil dieser Mittel geht an Unternehmen, welche ältere Arbeitslose einstellen (Eingliederungsbeihilfe).

Zusätzliche Mittel in Höhe von rund 70 Millionen Euro für das AMS dienen der besseren Integration von Flüchtlingen. Darüber hinaus werden 10 Millionen Euro zur Unterstützung von Betrieben und Lehrlingen eingesetzt. Leitl: „Das sind gute erste Schritte. Die Wirtschaftskammer hat bereits Vorschläge ausgearbeitet, wie junge Asylberechtigte auf Ausbildungsplätze vermittelt werden können, für die sich keine Inländer finden. Wir brauchen aber bis spätestens Ende des Jahres einen umfassenden Masterplan zur Bewältigung des Zustroms an Asylwerbern.“

Was die Beschäftigung Älterer betrifft, wird zunächst auf bewussten bildende Maßnahmen gesetzt. Die Wirtschaftskammer wird nach einem branchenmäßigen Monitoring des Hauptverbandes über die Beschäftigungslage diesbezüglich Betriebe beraten. Verbessert sich die Arbeitsmarktlage für Ältere dennoch nicht, tritt mit 1. Jänner 2018 ein Anreiz- und Sanktionsmechanismus in Kraft. Für Betriebe über 25 Mitarbeiter, welche überdurchschnittlich



viele Ältere beschäftigen, sinken die Lohnnebenkosten um weitere 0,1 Prozent (rund 130 Millionen Euro). Für Betriebe, die unterdurchschnittlich Ältere beschäftigen, verdoppelt sich die Auflösungsabgabe (derzeit 118 Euro). Leitl: „Die Wirtschaft konnte diesem Kompromiss zustimmen, weil erstens die Lohnnebenkosten bis 2018 massiv gesenkt werden. Zweitens setzt man zuerst auf freiwillige Maßnahmen zur Beschäftigung Älterer, bevor es zu einer allfälligen Anhebung der Auflösungsabgabe bzw. einer zusätzlichen Entlastung für Betriebe kommt. Drittens kommt mit dieser Lösung ein dauerhafter Quotenmalus ebenso wenig wie ein Überstunden-Strafeuro, eine generelle Arbeitszeitverkürzung bzw. sechs Wochen Urlaubsanspruch.“

Was das Arbeitsrecht betrifft, so konnte erreicht werden, dass die erlaubte Höchstarbeitszeit von 10 auf 12 Stunden steigt, wenn Reisezeiten vorliegen. Im Gegenzug werden Unternehmen zur Transparenz bei neu abgeschlossenen All-In-Vereinbarungen verpflichtet. Auch soll es ein Informationsrecht für Teilzeitbeschäftigte bei Postenausschreibungen geben.

Dass die tägliche Geringfügigkeitsgrenze rasch entfällt, erleichtert kurze Beschäftigungseinsätze, wie sie vor allem im Tourismus vorkommen. Leitl: „Das ist ein besonders wichtiges Signal für Österreichs Tourismusbetriebe.“

Foto: © Eve Degamptre/Fotolia.com

Arbeits- und Sozialrecht: (Voraussichtliche) Änderungen ab 1. Jänner 2016

Vor allem Steuerreform und Arbeitsmarktgipfel bringen umfangreiche arbeits- und sozialrechtliche Änderungen zum 1. Jänner 2016.

Zum Stand:

- Die Punkte Lohnnebenkosten und Beschäftigung Älterer wurden am 24. November im Plenum des Nationalrates beschlossen.
- Zu den Punkten Vertragsklauseln/Dienstzettel/Lohnabrechnung, Arbeitszeitrecht Arbeitsrecht und Sozialrechts-Änderungsgesetz hat der Ministerrat am 24. November Regierungsvorlagen beschlossen, die erst parlamentarisch behandelt werden, aber auch großteils am 1. Jänner 2016 in Kraft treten sollen.
- Die Punkte Sozialversicherungs-Anpassungsgesetz, Steuerreformgesetz und „Sonstiges“ sind fix.

- Lohnnebenkosten
- Beschäftigung Älterer
- Vertragsklauseln/Dienstzettel/Lohnabrechnung
- Arbeitszeitrecht
- Arbeitsrecht bei Bezug von Rehabilitations- und Umschulungsgeld
- Sozialrechts-Änderungsgesetz 2015
- Sozialversicherungs-Anpassungsgesetz 2015
- Steuerreformgesetz 2015/2016
- Sonstiges

Lohnnebenkosten

- Der Beitrag zum Insolvenzentgeltfonds sinkt zum 1. Jänner 2016 um 0,1 % auf 0,35 %.
- Der Beitrag zum Familienlastenausgleichsfonds sinkt zum 1. Jänner 2017 um 0,4 % und zum 1. Jänner 2018 um weitere 0,2 %

- auf 3,9 % (im Nationalrat beschlossen).
- Nach einem Verordnungsentwurf sinkt der Nachtschwerarbeits-Beitrag ab 1. Jänner 2016 von 3,7 % auf 3,4 %.

Beschäftigung Älterer (im Nationalrat beschlossen)

• Mehr Arbeitsmarktmittel für Ältere und Flüchtlinge

Das AMS erhält 2016 zusätzlich 300 Mio. Euro zur Eingliederung von arbeitslosen Personen 50+, Langzeitbeschäftigungslosen und Flüchtlingen. 60 % dieser Mittel für Personen 50+ und Langzeitbeschäftigungslose sind für Eingliederungsbeihilfen, also Lohnkostenzuschüsse an Betriebe, die diese Zielgruppen beschäftigen, zu verwenden.

• Messung der Beschäftigungsquoten durch Hauptverband

Der Hauptverband wird ab 2016 jährlich für Arbeitgeber (AG), die durchschnittlich 25 Arbeitnehmer (AN) beschäftigen, den Anteil älterer Personen (55+) feststellen und zwar

- als Gesamtquote über alle AG ab 25 AN
- als Branchenquote über alle AG ab 25 AN der betreffenden Branche
- als Dienstgeberquote für jeden einzelnen dieser AG.

Der Durchschnitt wird aus dem Beschäftigtenstand vom 1. Juli des Vorjahres bis 30. Juni des Folgejahres berechnet. Der Hauptverband wird die betroffenen AG jährlich bis 30.



September über die ermittelten 3 Quoten auf elektronischem Weg informieren und feststellen, ob der AG im Schnitt mehr oder weniger Ältere als seine Branche beschäftigt (auf Verlangen mittels Bescheid).

• Beratung bei Unterschreiten der Branchenquote

Die Wirtschaftskammer hat jene Betriebe, die weniger Ältere beschäftigen als ihre Branche, über die Erhöhung der Dienstgeberquoten zu beraten und bis zum 31. März des Folgejahres dem Sozialministerium zu berichten, das diesen Bericht im Internet veröffentlichen wird. Die Form der Beratung (schriftlich, persönlich, Informationsveranstaltung) obliegt der Wirtschaftskammer.

• Mögliches Bonus-Malus-Modell ab 2018

Ein Bonus-Malus-Modell zur Förderung der Beschäftigung Älterer wird zwar gesetzlich fixiert, tritt allerdings 2018 nur in Kraft, wenn einer von drei Zielwerten zur Beschäftigung Älterer (Männer 55–59, 60–64, Frauen 55–59) zum Stichtag 30. Juni 2017 unterschritten werden. Diese Zielwerte betreffen die Beschäftigung in ganz Österreich. Die Erreichung ist ungewiss, aber möglich.

Foto: © creative Fotolia.com

Bei Nichterfüllung der Zielwerte käme 2018 folgendes Bonus-Malus-Modell für Betriebe ab 25 AN (**kleinere Betriebe sind nicht betroffen!**):

- Bonus für Betriebe, die mehr Ältere als ihre Branche beschäftigen: Senkung des FLAF-Beitrages ab 1. Jänner 2018 um 0,1 Prozentpunkte
- Malus für Betriebe, die weniger Ältere als ihre Branche beschäftigen: Verdoppelung der Auflösungsabgabe (derzeit 118 Euro).

Vertragsklauseln/Dienstzettel/Lohnabrechnung

(Stand: Regierungsvorlage)

Dienstzettel (§ 2 Abs. 2 Z 9 AVRAG):

Schon bisher musste der Dienstzettel den Anfangsbezug inkl. Grundlohn enthalten. Für neu auszustellende Dienstzettel gilt, dass sie den Grundlohn betragsmäßig angeben müssen, ein Verweis auf den Kollektivvertrag reicht nicht. Änderungen des Grundlohns etwa infolge von Beförderungen sind dem AN schriftlich mitzuteilen. Keine Mitteilung ist nötig, wenn sich der Grundlohn nur durch KV-Abschlüsse oder Biennalsprünge erhöht.

Transparenz bei All-In-Verträgen (§ 2g):

Der Grundlohn (= der Lohn für die Normalarbeitszeit, z. B. 40 Stunden/Woche) muss im Dienstvertrag oder Dienstzettel ausgewiesen sein. Das kann auch der KV-Mindestlohn sein. Wird der Grundlohn nicht angegeben, gilt ein angemessener Ist-Grundlohn als vereinbart. Das ist jener Lohn, den ein AN üblicherweise entsprechend der Ausbildung und Berufserfahrung in einer bestimmten Branche in einer bestimmten Region verdient.

Beispiel:

vereinbartes All-In-Entgelt 3 000 Euro pro Monat; KV-Mindestlohn 2 000 Euro; orts- und branchenüblicher Grundlohn 2 500 Euro; Derzeit kann der AG Überstunden und Zulagen im Wert von 1 000 Euro abrufen. In einer künftigen Vereinbarung gilt das nur, wenn als Grundlohn ausdrücklich der KV-Mindestlohn von 2 000 Euro angegeben ist. Ohne diese Angabe gilt der branchenübliche Grundlohn von 2 500 Euro, sodass der AG nur Mehrleistungen im Wert von 500 Euro abrufen kann.

Konkurrenzklausele (§ 2c):

Konkurrenzklausele sind nur wirksam, wenn das letzte Monatsentgelt über einer bestimmten Grenze liegt. Für künftig vereinbarte Konkurrenzklausele steigt diese Entgeltgrenze vom 17-fachen auf die 20-fache tägliche ASVG-Höchstbeitragsgrundlage, das sind ab 2016 3 240 Euro Bruttomonatsentgelt. Die anteilige Sonderzahlung zählt nicht mit. Die Konventionalstrafe, die für Verstöße gegen die Konkurrenzklausele vereinbart wird, darf maximal sechs Nettomonatsentgelte (ohne Sonderzahlungen) betragen.

Ausbildungskostenrückerersatz (§ 2d Abs. 3):

Bisher kann der AG Ausbildungskosten vom AN zurückverlangen, wenn das Dienstverhältnis binnen 5 Jahren nach Ausbildung durch den AN beendet wird. Diese Frist wird auf 4 Jahre verkürzt. Der Rückerstattungsbetrag ist zwingend nach Monaten zu aliquotieren; eine Aliquotierung in größeren Zeitabschnitten (etwa nach Jahren) ist unwirksam, die Pflicht zur Rückzahlung entfällt dann zur Gänze.

Konventionalstrafen (§ 2e):

Diese unterliegen ausdrücklich dem richterlichen Mäßigungsrecht, was schon bisher Praxis war.

Anspruch auf Lohnabrechnung (§ 2f):

Nach dem Steuerrecht ist der AG schon bisher verpflichtet, dem AN monatlich eine Lohnabrechnung vorzulegen. Nun erhält der AN auch zivilrechtlich einen einklagbaren Anspruch auf monatliche Vorlage der Abrechnung von Entgelt und Aufwandsentschädigungen. Ein elektronischer Zugang des AN reicht.

Arbeitszeitrecht

(Stand: Regierungsvorlage)

Aktive Reisezeiten (§ 20b Abs. 6 AZG):

Ab 2016 ist eine tägliche Arbeitszeit von bis zu 12 Stunden (derzeit 10 Stunden) möglich, wenn der AN während einer Dienstreise das Fahrzeug auf Anordnung selbst lenkt. Das gilt nicht für AN, deren Haupttätigkeit das Fahren ist, wie Berufskraftfahrer, Taxifahrer und Piloten.

Informationsrecht für Teilzeitbeschäftigte (§ 19d Abs. 2a AZG):

Plant ein AG eine Stelle mit höherem Arbeitszeitausmaß auszuscheiden, so hat er die Stelle vorher seinen Teilzeitbeschäftigten anzubieten. Ein schwarzes Brett bzw. ein Intranet reichen.

Passive Reisezeiten Lehrlinge (§ 11 Abs. 3a KJBG):

Liegt auch eine passive Reisezeit (z. B. Mitfahren im Auto) vor, kann die Arbeitszeit von minderjährigen Lehrlingen ab 16 Jahren auf 10 Stunden ausgeweitet werden (bisher 9 Stunden).



Arbeitsrecht bei Bezug von Rehabilitations- und Umschulungsgeld

(Stand: Regierungsvorlage)

Abfertigung Alt (§ 23a Abs. 1 Z 3, 4 AngG):

Bei Bezug von Rehabilitations- oder Umschulungsgeld während aufrehtem Dienstverhältnis werden zwei Tatbestände ergänzt, bei denen ein Anspruch auf Abfertigung Alt besteht.

Betriebspensionen (§ 16a Abs. 3a BPG):

Insofern ein Leistungsanspruch für den Fall einer befristeten Invaliditäts- oder Berufsunfähigkeits-Pension vorgesehen ist, gilt dieser unter bestimmten Voraussetzungen auch während des Bezugs von Rehabilitations- und Umschulungsgeld.

Arbeitsrechtliche Ansprüche (§ 15b Abs. 1, 2 AVRAG):

Bezieht der AN bei aufrehtem Dienstverhältnis Umschulungs- oder Rehabilitationsgeld, ruhen die Hauptleistungspflichten inkl. der Pflicht zur Entgeltfortzahlung, es wird also eine Karenz angeordnet. Es wachsen keine dienstzeitabhängigen Ansprüche (z. B. auf Urlaub, Vorrückungen) hinzu.

In-Kraft-Treten

- Die Neuerungen zu Dienstzettel, Konkurrenzklausele, Ausbildungskostenrückerersatz und Konventionalstrafen sollen am Tag nach

Kundmachung im Bundesgesetzblatt in Kraft treten (voraussichtlich Ende Dezember 2015).

- Alle anderen Punkte sollen mit 1. Jänner 2016 in Kraft treten.

Sozialrechts-Änderungsgesetz 2015

(Stand: Regierungsvorlage)

Möglicher Entfall der täglichen Geringfügigkeitsgrenze im Jahr 2016:

Die Abschaffung der täglichen Geringfügigkeitsgrenze wurde per Gesetz bereits mit 1. Jänner 2017 fixiert. Das bedeutet, dass für fallweise Beschäftigungen oder Beschäftigungen, die weniger als einen Monat dauern, künftig nur mehr die monatliche Geringfügigkeitsgrenze gilt. Sollten die technischen Voraussetzungen für einen früheren Entfall der täglichen Geringfügigkeitsgrenze vorliegen, wird der Sozialminister die Grenze per Verordnung bereits früher streichen.

Pflege eines behinderten Kindes durch (ehemalige) Selbstständige:

Ab 2016 können Personen, die sich der Pflege eines behinderten Kindes widmen, sich unmittelbar nach ihrer GSVG-Pflicht- oder Selbstversicherung in der Krankenversicherung selbstversichern. Die derzeitige Sperrfrist fällt. Ebenso fällt die dreimonatige

ge Wartezeit für den Bezug von Leistungen aus dieser Selbstversicherung.

Geringfügig beschäftigte Geschäftsführer:

Es wird klargestellt, dass bei geringfügiger Beschäftigung eines Geschäftsführers keine Pensions- und Krankenversicherung nach dem GSVG bzw. keine doppelte Unfallversicherung ausgelöst wird.

Längere Entsendungen:

Für längere Zeit ins Ausland entsendete österreichische AN sollen länger (derzeit maximal 5 Jahre) der österreichischen Pensionsversicherung unterliegen können und zwar durch eine freiwillige Weiterversicherung.

Elternkarenz:

Pflegeeltern erhalten einen Anspruch auf Elternkarenz, auch wenn sie keine Adoptionsabsicht haben.

Sozialversicherungs-Anpassungsgesetz 2014

Flexible Erhöhung der Beitragsgrundlage für Selbstständige:

Ab 2016 können GSVG-Versicherte auf Wunsch, wenn im laufenden Kalenderjahr höhere Einkünfte zu erwarten sind, die Beitragsgrundlage hinaufsetzen lassen. Damit können sie hohe Beitragsnachzahlungen vermeiden.

Monatliche Beitragszahlung für Selbstständige:

Die Sozialversicherungsbeiträge werden GSVG-Versicherten zurzeit quartalsweise vorgeschrieben. Zum Stichtag kann dies eine größere Belastung sein. Daher können Versicherte ab 2016 auf Wunsch ihre Quartalsbeiträge auch in monatlichen Teilbeträgen einzahlen.

Steuerreformgesetz 2015/2016

Einheitlicher DG- und DN-Beitragsatz in der Krankenversicherung (KV) für Arbeiter und Angestellte:

Die Unterschiede zwischen Arbeitern und Angestellten in der derzeitigen Verteilung des KV-Beitragsatzes von 7,65 % zwischen AG und AG werden aufgehoben. Derzeit tragen bei Arbeitern der AG 3,70 % und der AN 3,95 %, bei Angestellten der AG 3,83 % und der AN 3,82 %. Ab 2016 wird sowohl bei Arbeitern als auch bei Angestellten der AG 3,78 % und der AN 3,87 % der Beitragslast tragen.

Annäherung der Bemessungsgrundlagen zwischen Steuer und SV:

Die Beitragsgrundlage im ASVG und die Bemessungsgrundlage im EStG werden in weiten Teilen harmonisiert. Für die SV bedeutet dies:

- Gestrichen wird die SV-Beitragsfreiheit von Fehlgeldentschädigungen, Werkzeuggeldern, Familienbeihilfen (Rechtsbereinigung), Prämien für Dienstleistungen, sowie Prämien für betriebliche Verbesserungsvorschläge.
- Die SV-Freiheit des Haustrunks im Brauereigewerbe, der Freimilch in der Milchverarbeitenden Industrie, der Nachlässe bei Versicherungsprämien in der Versicherungswirtschaft und der

Beförderung der eigenen AN bei Beförderungsunternehmen wird gestrichen. Stattdessen kommt für alle Branchen ein SV-freier Mitarbeiterinnen- und Mitarbeiter-Rabatt. Demnach sind jedenfalls beitragsfrei Rabatte im Ausmaß von bis zu 20 % des Endpreises. Darüber hinausgehende Vorteile zählen zusätzlich bis zu 1000 Euro jährlich nicht als Entgelt. Diese Bestimmungen kommen allerdings nicht zur Anwendung, wenn der geldwerte Vorteil eines Sachbezugs in der Sachbezugsverordnung nach § 50 ASVG festgesetzt wurde.

- Die freiwilligen sozialen Zuwendungen werden ebenso zwischen EStG und ASVG harmonisiert, mit der Konsequenz, dass der Begriff im ASVG enger wird und im EStG weiter. So ist etwa die Heiratsbeihilfe nicht mehr SV-frei; dafür ist der Zuschuss zu Begräbniskosten künftig auch steuerfrei. Im Detail heißt dies: als freiwillige soziale Zuwendungen werden künftig anerkannt:
 - die Zuwendungen des AG zum Betriebsratsfonds
 - Zuwendungen zur Beseitigung von Katastrophenschäden, insbesondere Hochwasser-, Erdbeben-, Vermurungs- und Lawinenschäden
 - Zuwendungen des AG für zielgerichtete, wirkungsorientierte, vom Leistungsangebot der gesetzlichen KV erfasste Gesundheitsförderung (Salutogenese) und Prävention sowie Impfungen, soweit diese Zuwendungen an alle AN oder bestimmte Gruppen seiner AN gewährt werden,
 - Zuwendungen des AG für das Begräbnis des AN oder von dessen (Ehe-)Partner oder dessen Kinder
 - Zuschüsse des AG für die Betreuung von Kindern bis höchstens 1000 Euro pro Kind und Kalenderjahr, die der AG allen AN oder

bestimmten Gruppen seiner AN gewährt

- Explizit SV-frei wird nun die Abgabe von Essens- und Lebensmittelgutscheinen gestellt. Eine Ausweitung findet die Befreiung im EStG und ASVG insofern, als dass künftig die Gutscheine nicht mehr in einer „nahe gelegenen“ Gaststätte konsumiert werden müssen.
- Die SV-Freiheit von Vorteilen aus der Teilnahme an Betriebsveranstaltungen (zum Beispiel Betriebsausflüge, kulturelle Veranstaltungen, Betriebsfeiern) wird nun mit 365 Euro jährlich und die hierbei empfangenen Sachzuwendungen mit 186 Euro jährlich begrenzt.
- Die bereits derzeit aus Anlass eines AN-Jubiläums oder eines Firmenjubiläums gewährten Sachzuwendungen bleiben weiterhin SV-beitragsfrei, werden aber mit 186 Euro jährlich limitiert und somit an die EStG-Regelung angepasst. Jubiläumsgeldzahlungen, auf die kein kollektivvertraglicher Anspruch besteht, werden SV-pflichtig.

Außertourliche Erhöhung der Höchstbeitragsgrundlage:

Mit 1. Jänner 2016 wird die Höchstbeitragsgrundlage in der SV außertourlich um 90 Euro/Monat angehoben. Dazu kommt noch die laufende jährliche Erhöhung, die voraussichtlich 120 Euro/Monat betragen wird. Somit steigt die ASVG-Höchstbeitragsgrundlage auf 4860 Euro/Monat.

Senkung der GSVG-Mindestbeitragsgrundlage in der Krankenversicherung:

Die Mindestbeitragsgrundlage in der Krankenversicherung für selbstständig Erwerbstätige wird von derzeit 724,02 Euro monatlich auf das Niveau der Geringfügigkeitsgrenze bei AN, die 2016 voraussichtlich 415,72

Euro monatlich betragen wird, gesenkt. Dadurch werden geringverdienende Selbstständige statt bisher 55,39 Euro monatlich, ab 1. Jänner 2016 nur mehr 31,80 Euro monatlich an Krankenversicherungsbeiträgen zahlen.

Änderung bei der GSVG-Mindestbeitragsgrundlage für Neugründer:

In der Krankenversicherung fällt die begünstigte Beitragsgrundlage für Neugründer weg und an ihre Stelle tritt die noch günstigere Beitragsgrundlage auf dem Niveau der ASVG-Geringfügigkeitsgrenze. Der Vorteil der Systematik der festen Beitragsgrundlage bleibt erhalten. D. h. Neugründer zahlen in den ersten beiden Kalenderjahren den Fixbetrag von 31,80 Euro monatlich an Krankenversicherungsbeiträgen – unabhängig davon, ob ihr tatsächliches Einkommen die Mindestbeitragsgrundlage überschreitet. In der Pensionsversicherung fällt die begünstigte Beitragsgrundlage für Neugründer ebenso weg. An ihre Stelle tritt die, wie für alle anderen Kammermitglieder, Mindestbeitragsgrundlage von 741,40 Euro.

Nur mehr eine Versicherungsgrenze für Neue Selbstständige:

Derzeit gibt es zwei Versicherungsgrenzen für Neue Selbstständige, je nachdem, ob die Tätigkeit als Neuer Selbstständiger haupt- oder nebenberuflich ausgeübt wird. Ab 2016 wird es nur mehr eine Versicherungsgrenze, die dem 12-fachen der ASVG-Mindestbeitragsgrundlage entspricht. Voraussichtlicher Wert für 2016: 4988,64 Euro.

Vereinfachung der Lohnverrechnung für Lehrbetriebe:

Die Beitragsgruppen für Lehrlinge werden für Lehrverhältnisse, die ab 1. Jänner 2016 beginnen, zusammenge-



fasst: Derzeit gelten für jedes Lehrjahr unterschiedliche Beiträge und Befreiungen. Nun gelten einheitliche Sätze für die gesamte Lehrzeit. Der neue ermäßigte Krankenversicherungsbeitrag beträgt 3,35 % – statt 7,65 % für alle anderen AN. Der neue ermäßigte Arbeitslosenversicherungsbeitrag für Lehrlinge beträgt maximal 2,4 % – statt höchstens 6 % für die übrigen AN. Für den Lehrbetrieb vereinfacht sich die Lohnverrechnung, das Risiko der Einstufung von Lehrlingen ins richtige Lehrjahr vermindert sich. In der Praxis ist diese Einstufung aufgrund der Anrechnung von Vorlehren und Schulausbildungen oder auch möglichen Verlängerungen oft schwierig.

Sonstiges

Erhöhung des Pflegegeldes:

Mit 1. Jänner 2016 werden die Pflegegelder in allen sieben Stufen um jeweils zwei Prozentpunkte angehoben.

Teilpension:

Die neue „Teilpension – erweiterte Altersteilzeit“ bezweckt, dass Personen mit einem Anspruch auf Korridorpension nicht vorzeitig aus dem Erwerbsleben ausscheiden, sondern im Rahmen einer um 40 bis 60 Prozent reduzierten Arbeitszeitverpflichtung bis zur Regelpension weiter erwerbstätig bleiben. Die AN erhalten für den entfallenden Lohn bzw. Gehalt einen Lohnausgleich vom AG, der die Hälfte des Entgeltverlustes beträgt. AG werden die Mehrkosten bis zur Höchstbeitragsgrundlage ersetzt. Die Teilpension kann nahtlos an eine kontinuierliche Altersteilzeit-

Vereinbarung anschließen, nicht an eine Blockvereinbarung. Die gemeinsame Höchstdauer für Altersteilzeit und Teilpension sind fünf Jahre.

Scheinfirmen:

Das Sozialbetrugsbekämpfungsgesetz bringt zum 1. Jänner 2016 Maßnahmen gegen Scheinfirmen, die auch deren Auftraggeber und AN betreffen. Das Verfahren zur Feststellung von Scheinfirmen wird beschleunigt. Für Auftraggeber, die um die Eigenschaft als Scheinunternehmen wussten oder wissen mussten, wird eine Haftung eingeführt.

Lohndumping:

Ab 1. Jänner 2016 muss die Gebietskrankenkasse oder das Kompetenzzentrum LSDB den AN nicht nur über einen Bescheid, sondern auch über eine Anzeige wegen Unterentlohnung, die ihn betrifft, informieren.

Krankenstand- und Leistungsmissbrauch:

Damit die e-card nicht missbraucht wird, sollen niedergelassene Ärzte und Krankenhäuser verstärkt die Identität von Patienten kontrollieren. Um Krankenstands- und Leistungsmissbrauch durch AN bzw. Ärzte zu verhindern, sollen die Gebietskrankenkassen Testpatienten einsetzen. Diese sollen kontrollieren, ob die Krankschreibung oder Leistungsabrechnung korrekt oder rechtswidrig erfolgen (z. B. weil der Arzt den Patienten gar nicht gesehen hat, der Patient offensichtlich arbeitsfähig ist oder nicht erbrachte Leistungen abgerechnet werden).

Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe in der Steiermark

Frühjahr 2016



Fachkurs
Vorbesprechung
27. Jänner 2016

Fachkurs
Termin
22. Februar bis 11. März 2016
Ort: Wifi Graz

Schriftliche Prüfung
Termin: 5. April 2016

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

Mündliche Prüfung

Termin: 12. und 13. April 2016

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

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

Den Anmeldungen zu den Prüfungen sind anzuschließen:

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

Kaufmännische Vorbereitung

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

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

- ✦ Christoph Ernst Bichler | 8962 Gröbming
- ✦ Majk Cindrić | 8073 Feldkirchen/Graz
- ✦ Anja Ederer BSc/WU | 8062 Eggersdorf/Graz
- ✦ Stefan Gößlbauer | 8160 Weiz
- ✦ Evelyn Rosalia Graßler | 9431 St. Andrä
- ✦ Tonči Grabovac | 8041 Graz
- ✦ Nico Michaelangelo Höfinger | 8793 Trofaiach
- ✦ Wilhelmine Kanitsch | 8700 Leoben
- ✦ Gerald Franz Krautwaschl | 8423 Kirchberg
- ✦ Bettina Ruttnig | 8800 Unzmarkt
- ✦ Matthias Sommer | 8160 Tannhausen



Herzliche Glückwünsche!

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

Die im Februar 2014 gestartete Landesförderung zur Anschaffung von Euro-6-Kleintransportern bis 3,5 Tonnen hzG wurde nun bis auf weiteres verlängert.

„1,5 Millionen Euro sind seit 2011 im Kampf gegen den Feinstaub in die Förderungen neuer Lkws geflossen“ bedankt sich Transporteurs-Obmann Albert Moder beim Land Steiermark. „Denn das Fahrverbot für die älteren Lkws der Klassen Euro 0 bis Euro 2 hat die Unternehmer enorm unter Druck gesetzt, ihre Fuhrparks zu erneuern“, fügt Moder hinzu. „Der finanzielle Kraftakt war nur mit der Landesförderung zu schaffen.“ Das Ergebnis kann sich dafür sehen lassen. Nicht weniger als 336 hochmoderne, emissionsarme Lkws über 7,5 t hzG konnten im Zuge der Initiative in den Verkehr gebracht werden.

Die Sparte Transport und Verkehr, insbesondere die Fachgruppe für das

Güterbeförderungsgewerbe, konnte beim Land Steiermark nun eine Verlängerung der Förderung von Lkws bis 3,5 t hzG erwirken. 300.000 Euro stellt der Fördertopf bereit, wobei jeder Kauf eines Klein-Lkw mit 2000 Euro unterstützt wird. „Das bedeutet 150 neue Fahrzeuge“, rechnet Moder vor.

Die Förderung ist bis auf weiteres verlängert, solange Geld im Topf ist! Gefördert wird der Ankauf von Lkws bis zu 3,5 t hzG der Euro Klasse VI oder alternativbetriebene Fahrzeuge für den Werkverkehr bzw. für das Güterbeförderungsgewerbe bei gleichzeitiger, dauerhafter Abmeldung eines Lkw bis 3,5 t hzG der Euroklasse III bzw. niedriger (An-

und Abmeldung müssen dieselbe Zulassungsspezifikation haben – 19 für Werkverkehr bzw. 20 für Güterbeförderung). Pro Unternehmen sind maximal drei Fahrzeuge mit je 2000 Euro förderbar.

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

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

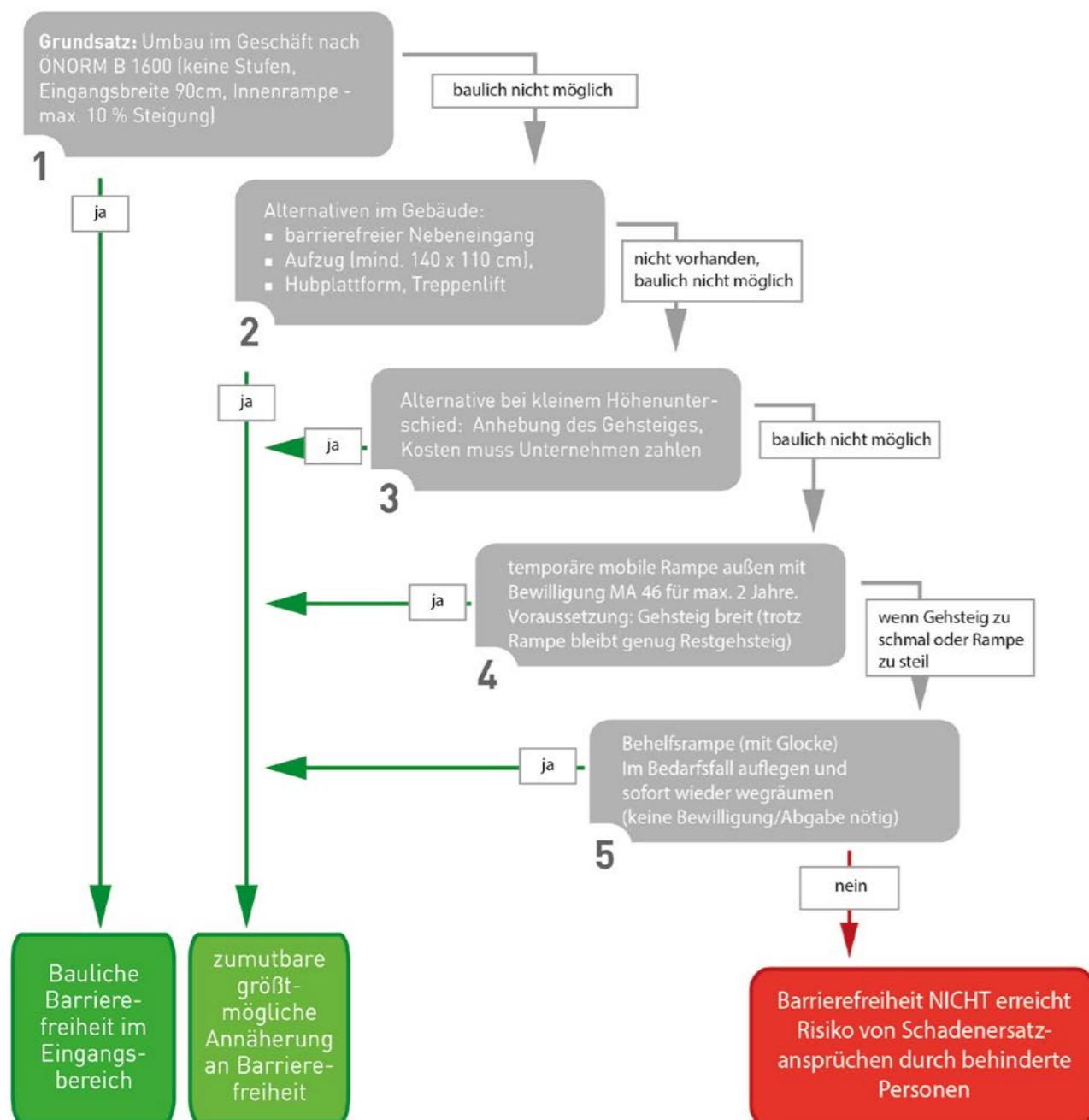


BAULICHE ZUGÄNGE ZU BESTEHENDEN BETRIEBEN

Mit 1.1.2016 tritt das Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen in vollem Umfang in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt müssen Unternehmen, die öffentlich Waren, Dienstleistungen und Informationen anbieten, barrierefrei sein.

Auch Barrieren, die das Betreten eines Geschäftes für Menschen mit Behinderung unmöglich machen, müssen von Unternehmen beseitigt werden.

Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit im Eingangsbereich (gilt nur für Wien):



zu 1:

Barrierefreiheit erreicht, wenn Umbau nach ÖNORM B1600 „Planungsgrundsätze für barrierefreies Bauen“ erfolgt. Hier ist die Beiziehung von Experten (z.B. Architekt) ratsam.

Hinweis: Ein 3 cm hoher Türanschlag gilt nicht als Barriere. 3 cm hohe Stufen dürfen nicht auf Rampen vorkommen.

zu 2:

Diese Lösung ist zwar gut, dadurch ist aber keine umfassende Barrierefreiheit erreicht. Für den Fall, dass ein Umbau technisch nicht möglich ist, stellt dies eine größtmögliche Annäherung an die Barrierefreiheit dar.

zu 3:

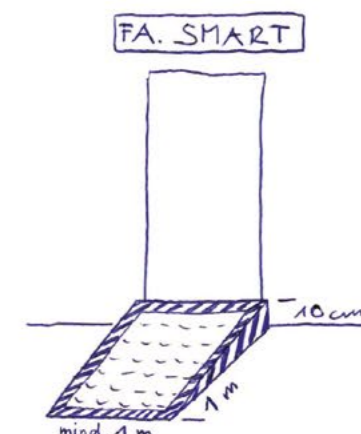
Anhebung des Gehsteiges ist technisch nicht immer möglich. Dazu ist eine Abstimmung mit dem Straßenerhalter (MA 28) nötig. Wenn im Zuge eines Straßenumbaus eine Anpassung (Anhebung des Gehsteiges) möglich ist, könnten die Kosten für den Betrieb entfallen.

Wenn eine Anhebung des Gehsteiges nicht den ganzen Höhenunterschied ins Geschäft ausgleichen kann, müssen Maßnahmen wie unten beschreiben noch hinzukommen, um die Barrierefreiheit bzw. die größtmögliche Annäherung dazu zu erreichen.

zu 4:

Kriterien für eine temporäre mobile Rampe (Beispiel Fa. Smart):

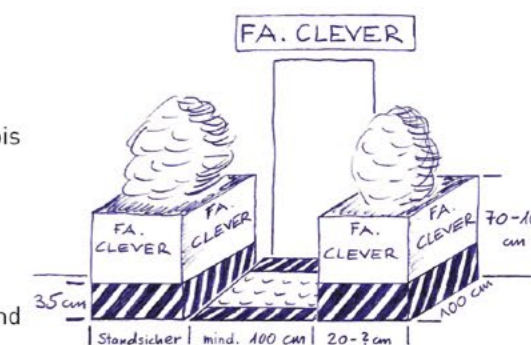
- Steigung max. 10 %, rutschsichere Oberfläche
- Seitenfläche senkrecht geschlossen und kontrastreich
- Rand der Rampe muss an allen 4 Seiten kontrastreich sein
- mind. 1 m breit, max. 1 m lang (somit sind damit Höhenunterschiede bis zu 10 cm überbrückbar)
- es muss trotz Rampe noch 2 m Gehsteig freibleiben
- Bewilligung gilt für max. 2 Jahre, kürzere Zeiträume sind möglich (entscheidet MA 46)
- keine Verankerung im Boden



Eine solche Rampe muss bei der MA 46 beantragt werden. Mit der MA 28 ist eine Gestaltungserlaubnis (Vertrag) abzuschließen und es sind Jahresgebühren (Höhe € 40,-) zu bezahlen. Für die Bewilligung der MA 46 fallen einmalig Bescheidgebühren (ca. € 80,-) an.

Kriterien für eine temporäre mobile Rampe (Beispiel Fa. Clever):

- Steigung max. 10 %, rutschsichere Oberfläche
- Seitenflächen der Blumentröge kontrastreich (entfällt bei Warenausräumung)
- Rand der Rampe muss oben und unten kontrastreich sein
- mind. 1 m breit, max. 1 m lang (somit sind damit Höhenunterschiede bis zu 10 cm überbrückbar)
- es muss trotz Rampe noch 2 m Gehsteig freibleiben
- Bewilligung gilt für max. 2 Jahre, kürzere Zeiträume sind möglich (entscheidet MA 46)
- keine Verankerung im Boden
- Gestaltungselemente (z.B. Blumentröge) und Warenausräumungen sind von der MA 46 gesondert zu genehmigen



Eine solche Rampe muss bei der MA 46 beantragt werden. Mit der MA 28 ist eine Gestaltungserlaubnis (Vertrag) abzuschließen und es sind Jahresgebühren (Höhe € 40,-) zu bezahlen. Für die Bewilligung der MA 46 fallen einmalig Bescheidgebühren (ca. € 80,-) an (zuzüglich Gebühren für die Bewilligung für Gestaltungselemente und Warenausräumungen nach GAG).

Anmerkung zur temporären mobilen Rampe:

- Vorausgesetzt wird, dass die Tür nach der Rampe barrierefrei nutzbar ist. Laut ÖNORM B 1600 werden eine horizontale Fläche, ein entsprechender Anfahrbereich und ein leichtgängiges Öffnungsmoment benötigt (oder die Tür wird mit einem automatischen Antrieb bedient).
- außerhalb der Geschäftszeit ist die Rampe zu entfernen, ausgenommen sind kurzzeitige Schließzeiten (z.B. Mittagspause)
- AntragstellerIn muss geeignete Unterlagen bei der Einreichung vorlegen (Fotos vom Eingang, Lageplan mit erkennbarer Gehsteigbreite)

zu **5**:

Wenn keine temporär mobile Rampe möglich ist, empfehlen wir eine geförderte Beratung (Info siehe weiter unten), mit Fachleuten. Dabei kann festgestellt werden, ob das Auflegen einer Behelfsrampe für Ihre Eingangssituation empfehlenswert ist. Die ersten zwei Stunden dieser Beratung sind für Unternehmen kostenlos.

Behelfsrampen dürfen nur aufgelegt werden, wenn sie von Menschen mit eingeschränkter Mobilität gebraucht werden und müssen nach jeder Benutzung sofort wieder entfernt werden!

Im Eingangsbereich muss auch ein Hinweis auf die Rampe sein, sowie eine Möglichkeit, sich bemerkbar zu machen (z.B. durch eine (Funk)Klingel, 85 bis 100 cm über dem Gehsteig angebracht).

Zur Thematik Barrierefreiheit hat die Wirtschaftskammer Wien eine weiterführende Broschüre erstellt, die sie hier finden:

<https://wko.at/Content.Node/service/w/Barrierefreiheit.html>

Geförderte Beratung „Barrierefreiheit“

Das WIFI Wien bietet interessierten Unternehmen zum Thema „Barrierefreiheit“ speziell geförderte Beratungen (die ersten 2 Stunden sind kostenlos) an. Nehmen Sie zur Abklärung unsere geförderte Beratung in Anspruch und erfahren Sie, welche Änderungen notwendig sind, wie sie durchgeführt werden können und welche Kosten in etwa entstehen können!

Details siehe www.wifiwien.at/ub

Weitere Informationen: wko.at/Wien/Barrierefreiheit

Hinweis! Diese Information finden Sie auch im Internet unter www.wko.at/wien/Barrierefreiheit.
Alle Angaben erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr.
Eine Haftung der Wirtschaftskammern Österreichs ist ausgeschlossen.
Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter!

Veritas
Ein Unternehmen der **AktuellXGruppe**



**Wir wünschen Ihnen ein
frohes Weihnachtsfest
und ein gesundes,
erfolgreiches neues Jahr 2016!**

Wenns um Ihren Lkw geht – ist AMS Ihr Partner!

1937 gegründet, fungiert Rauch & Wagner seither als IVECO-Vertragswerkstätte. In den folgenden Jahren kamen Verträge mit DEUTZ und Fiat Professional hinzu. 1975 wurde das Tochterunternehmen AMS gegründet und gilt seither als Spezialreparaturunternehmen. Seit nunmehr 15 Jahren können wir, Rauch & Wagner GesmbH und AMS Auto- u. Motoren-Service GesmbH unseren Kunden am Standort Unterpremstätten Präzisionsarbeit, Qualität und Kompetenz bieten. Als freie Werkstätte repariert das Team von AMS alle Arten und Marken von Lkw wie z. B. MAN, Volvo, Mercedes, DAF, Scania oder Steyr sowie Auflieger der Marken Kögel, Schwarzmüller, Gsodam, Schmitz und Krone. Zudem werden auch an Anhängern, Bussen und Landmaschinen Mängel und Schäden diagnostiziert und repariert. Dank unserer modernen Testgeräte sind wir imstande, Fehler rasch und einfach zu lokalisieren, um sie dann dementsprechend zu beheben. Unser Dienstleistungsangebot umfasst u. a. Reparaturen-, Wartungs- und Servicearbeiten an Einspritzpumpen, Injektoren, Turboladern, Getriebe und Lenkungen,



Gelenkwellen, Standheizungen und Klimaanlage als auch Rostschadenbeseitigungen, Tachoüberprüfungen gemäß § 24 und § 24a, Kranüberprüfungen für Nutzfahrzeuge mit Kranaufbauten sowie Ladebordwandüberprüfungen nach § 8, Lärmschuttmessungen und § 57a-Überprüfungen.

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



Ein weiterer Schwerpunkt ist unser Ersatzteilgroßhandel, in welchem nahezu alle Verschleißteile für Pkw, Lkw und Nutzfahrzeuge zu finden sind. Wir verwenden für alle Reparaturen Originalersatzteile oder Ersatzteile in Erstausrüsterqualität. Unsere Kunden können sich somit nicht nur auf die hohen Standards unserer Arbeit, sondern auch auf die Qualität der eingebauten Ersatzteile verlassen.





BAUREPORTAGE POSCHARNEGG Transporte

Neuer STANDORT in KALSDORF – maßgeschneidert für effiziente Logistiklösungen

Während anderorts eingespart und ausgeflaggt wird, geht das Unternehmen Poscharnegg einen anderen, einen nationalen Weg – kompromisslos, aber erfolgreich.

Drei junge, engagierte Power-Damen, Sandra und Sabine Poscharnegg sowie Mag.^a Ulrike Poscharnegg-Kribernegg,

trotzen dem Wettbewerbswind, sie weichen nicht, sondern investieren in einen neuen Standort. Alle drei sind im Unternehmen Josef Poscharnegg GmbH tätig. Seit September wird bereits im jüngsten und neu erbauten Standort Kalsdorf gearbeitet, wo Sandra Poscharnegg verantwortlich für den Bereich Int. Trans-

porte/Speditionen ist. Sie schildert die Standortwahl und -vorteile wie folgt: „Es gilt heute mehr denn je, kurze Wege zu gehen, rasche Entscheidungen zu treffen und Kosten wie Organisationsstrukturen gleichermaßen schlank wie effizient zu gestalten. Mit dem Standort Kalsdorf können viele Leerkilometer ge-

spart werden und mit der Erweiterung auf Lager- und Logistik können, bzw. konnten bereits, weiterhin wichtige Kunden gewonnen werden. Die Standortwahl fiel auf Kalsdorf, um bei den Fragen zum Güterverkehr an einer der zentralen Schnittstellen in Südösterreich bestens aufgestellt zu sein.“

Betraut mit der Planung und Projektsteuerung wurde MAPI GmbH unter der Leitung von Ing. Gritsch. Die Baurealisierung erfolgte mit regionalen Unternehmen zu deren herausforderndsten Anforderungen die kurze Bauzeit zählte.

Der Neubau auf dem 11.000 m² großen Betriebsareal umfasst ein 2-geschossiges Bürogebäude mit 450 m², eine isolierte Logistikhalle mit 1.200 m², eine Umschlaghalle mit 800 m² und eine große Außenanlage mit Lager-, Abstell- und Umlademöglichkeiten.

Besonderer Wert bei der Planung wurde auf die Ansprüche des Auftraggebers in Hinblick auf Funktionalität und qualitativer Ausführung der Arbeiten bei gleichzeitiger Kostenbewusstheit gelegt. Ein modernes Logistikzentrum muss einige Kriterien erfüllen. Da ist zum einen der richtige Standort entscheidend, zum anderen muss der Bau über Flexibilität, hohe Lagerkapazitäten, Hochregallager sowie einen entsprechenden Umschlagplatz verfügen. Nicht zuletzt sind moderne Fahrzeuge, verlässliche Mitarbeiter und neueste Technologie gefragt.


Eine wesentliche Aufgabe des Architekten war es, den vom Auftraggeber vorgegebenen Raumbedarf auf der vorgegebenen Grundstücksform bestens umzusetzen. Das ist ihm auch gelungen – Funktionalität, kurze Wege, multifunktionale Nutzung und hochwertige technische Ausstattung sind das Ergebnis. Des Weiteren wurden ökologische Gesichtspunkte miteinbezogen und Heizung und Kühlung erfolgen z. B. durch eine Luft-Wasser-Wärmepumpe der neuesten Generation.

Das Bürogebäude wurde als zeitgemäßer, schlichter Baukörper gestaltet – mit Rücksichtnahme in Richtung Effizienz und Sicherheit. Die freundliche, helle Fassadengestaltung



Der Spatenstich erfolgte in der KW 7, bereits in der KW 33, nach nur 6 Monaten, konnte der neue Standort bezogen werden.





Haas
Die Vielfalt des Bauens.

INDUSTRIE- & GEWERBEBAU
Neubau und Umbau von
Ausstellungs- und Bürogebäuden
Industrie- und Lagerhallen

Haas Fertigbau Holzbauwerk GmbH & Co KG
8263 Großwilfersdorf, Radersdorf 62
Telefon 03385/666-0, Info@Haas-Fertigbau.at

Member of the **HAAS GROUP**

www.Haas-Fertigbau.at



Liebmann GmbH
Estriche

www.liebmann-estriche.at

Fotos: © print-verlag

des Bürokomplexes harmoniert bestens mit der dunkel und daher praktisch gestalteten Logistikhalle. Die Firmenfarbe von Poscharnegg – Türkis – wurde auch im Innen- und Außenbereich verwendet und trägt zum Wiedererkennungswert der Firma bei.

Aufgrund der Nähe des Projektes zum Flughafen mussten besondere Auflagen hinsichtlich des Flugverkehrs berücksichtigt werden. Die Freigabe der Luftfahrtsbehörde für die Aufstellung des Baukranes verzögerte sich daher und die ausführende Firma war gezwungen, den Bauablauf entsprechend anzupassen um im Zeitplan zu bleiben. Ebenso gab es zu berücksichtigende Auflagen der

Wasserrechtsbehörde. Die gute Zusammenarbeit der bauausführenden Firmen ermöglichte eine unglaubliche Bauzeit von nur 6 Monaten, die gleich wie der Investitionsrahmen strikt eingehalten werden konnte.

Der Komplex bietet Potenzial für zukünftige Expansion im Bereich Int. Transport/Spedition und mehr Nähe zum Kunden.

Durch die Erweiterung wurde ein wichtiger Schritt zur Sicherung der künftigen Entwicklung des Unternehmens gesetzt und wir wünschen, dass das Arbeiten in der neuen Niederlassung Freude und Erfolg mit sich bringt, damit sich die Investitionen in kürzester Zeit rechnen.



Short Facts:

Größe des Betriebsareals:
Gesamtgröße Betriebsareal rund 11.000 m²

Größe des/der Gebäude:
Logistikhalle 1200m²
Umschlaghalle 800 m²
Bürogebäude 450 m² (2-geschossig)

Ausstattung des Komplexes:
Logistikhalle, Umschlaghalle,
Bürogebäude 2-geschossig,
Untergeschoss mit Sozial-, Technik- und
Besprechungsräumen

Wie viele Verladerampen:
Verladerampe über die gesamte Länge
der Logistikhalle inkl. 5 Stk. integrierter
hydraulischen Verladebrücken

Heizung:
Büro: Heizung und Kühlung über eine
Luft/Wasser-Wärmepumpe

Parkfläche:
Mitarbeiterparkplätze und Kundenparkplätze
am Betriebsgelände

Ausbaumöglichkeit:
Möglichkeit der Betriebserweiterung
Richtung Süden gesichert

Bauzeit:
Baubeginn: KW 07/2015,
funktionsfähige Übergabe KW 33/2015

Investitionsrahmen:
ca. 3,5 Mio. EURO

Boden • Wand • Decke • Fassade

OBENAUF GmbH

Flächengestaltung mit Materialien aller Art...

8341 Paldau 19, Tel. 03150/2104, office@obenauf.co.at, www.obenauf.co.at

Das ist **PORR!**

www.porr-group.com

Intelligentes Bauen
eröffnet Perspektiven

TEERAG-ASDAG
powered by PORR



Leistungen und Firmen am Projekt

Planung/Projektsteuerung
Einreichplanung
Planung E-Technik
Planung Haustechnik
Baumeister GU
Innenputz
Estrich
Fertigteile
Dachdecker, Fassade
Fliesenlegearbeiten
Schlosser
Holzbau
Trockenbau
Innentüren, Fenster, Raffstore
Tore
WDVS
Maler, Boden
Lichtband

MAPI GmbH
Depisch ZT GmbH
TB Petar
HTR TB Reisinger
Teerag-Asdag AG
SG-Putz Glettler GmbH
Liebmann Estriche GmbH
Ing. Vollmann Fertigteilwerk BaugesmbH
Oskar Grieb GmbH
Fliesen Wurm GmbH
MPE-Metalltechnik Pechtl Emmerich GmbH
Haas Fertigbau-Holzbauwerk GmbH & Co KG
Reinbacher Trockenbau GmbH
Lagerhaus Thermenland eGen
Hörmann Austria GmbH
Kölbl Fassadenputz u. Vollwärmeschutz GmbH
Obenauf GmbH
Eberspächer Tageslichttechnik GmbH



Europas größtes Tor- und Türenprogramm

Das Familienunternehmen Hörmann ist Europas führender Anbieter für Tore, Türen, Zargen, Antriebe.

In Kooperation mit dem Lagerhaus Thermenland wurde die Firma Poscharnegg GmbH mit Qualitätsprodukten, wie Industrie-Sectionaltoren SPU F42, sowie einem Feuerschutz-Schiebetor, Nebentüren, Verladerampen und Ladebrücken aus dem Hause Hörmann ausgestattet.

Zuverlässigkeit und Qualität steht bei der Lagerhaus Genossenschaft neben einer umfangreichen Beratung, kostengünstigem Service und fachgerechter Montage an oberster Priorität.

Hörmann gratuliert Herrn Prok. Herbert Moser und dem Team der Firma Poscharnegg zum gelungenen Umbau und bedankt sich bei der professionellen Bauleitung!



Eingebautes Hörmann Tor. Außendienst Hörmann Gerhard Gratzl (l.), Herr Prok. Herbert Moser (r.)



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.



„Transportwirtschaft fordert bessere Krisenintervention und Mautkostenaussetzung“

Transportunternehmen mit Millionenkosten durch Stehzeiten und zusätzlichen Mautwegen belastet.

„Die Flüchtlingsproblematik spitzt die Situation für die Güterbeförderungsbranche immer weiter zu“, ist Albert Moder, Fachgruppenobmann für das Güterbeförderungsgewerbe in der WK Steiermark, besorgt. Zuerst waren es die Grenzübergänge in Deutschland mit den langen Wartezeiten, die im grenzüberschreitenden Verkehr, aber auch für Wege nach Tirol und Vorarlberg, den Frächtern zugesetzt haben und auch noch immer zusetzen. „Der südsteirische Grenzübergang Spielfeld belastet die heimische Transportwirtschaft zusätzlich. Nicht nur dass auch hier die genzüberschreitenden Transporte massiv verzögert werden und dadurch Kosten für den Unternehmer und Arbeits- und Lenkzeitprobleme bei den Fahrern entstehen“, erläutert Moder, „auch die Sperre der B67 bringt den Regionalverkehr zu erliegen und zwingt die dort ansässige Transportwirtschaft auf die Autobahn. Dadurch werden Mautkosten fällig, die diese Unternehmen im regionalen Bereich im Normalbetrieb nicht hätten“, führt der steirische Obmann der Transporteure aus. Dabei trifft dieses Problem nicht nur die Frächterbranche, sondern die gesamte Wirtschaft, nämlich auch all jene, die mit eigenem Lkw über 3,5 t hzG unterwegs sind wie etwa die Bauwirtschaft, das produzierende und dienstleistende Gewerbe oder auch den Handel. „Wir wollen daher nicht nur für die Güterbeförderer, sondern für den gesamten Werkverkehr eine vorübergehende Aussetzung der Maut rund um die Sperre der B67, bis das Flüchtlingsproblem gelöst ist“, fordert Moder und fügt abschließend hinzu. „Und von der Politik ist endlich eine rasche, umfassende Krisenintervention gefragt. Und dabei darf durch die Gewährleistung von humanitärer Hilfe nicht die Versorgungssicherheit der Österreicherinnen und Österreicher und damit die Wirtschaft auf der Strecke bleiben.“

↑ Transportwirtschaft fordert bessere Krisenintervention und Mautkostenaussetzung WKÖ, 27. Oktober 2015

→ Argumentarium/Hintergrundinfos zu Grenzwartezeiten - Mautsenkung OTS, 17. September 2015

Argumentarium/Hintergrundinfos zu Grenzwartezeiten - Mautsenkung

Die eingeführten Grenzkontrollen und damit verbundenen Wartezeiten führen zweifellos zu einer großen Belastung der Transport- und Exportwirtschaft. Es entstehen direkte Kosten durch die Wartezeit (zB Personal- und Fahrzeugkosten) aber auch Folgekosten etwa durch verzögerte just-in-time Lieferungen, Strafen für erwungene Übertretungen bei Lenk- und Ruhezeiten, verdorbene Waren, verpasste Anschlusstransporte, etc.

Die konservative Schätzung der Zusatzkosten geht von einer durchschnittlichen Vartezeit von 3 Stunden und Kosten von 50 Euro pro Stunde aus. Die Kalkulation ieht die durchschnittliche Fahrzeugfrequenz an Lkw und Bussen für 2014 an Verktagen (Montag-Freitag) heran. Datenquelle sind die Asfinag-Dauerzählstellen n Autobahnabschnitten zu den Autobahn-Grenzübergängen A4 Nickelsdorf bei der inreise nach Österreich sowie A8 Suben, A1 Walsberg und A12 Kufstein bei der ausreise.

ifreckenabschnitt	Anzahl tägliche Fahrzeuge (Mo-Fr)	Zusatzkosten durch Wartezeit
u4 Nickelsdorf - Richtung Wien	2.977	€ 446.550
u8 Suben - Richtung D	5.297	€ 794.550
u1 Walsberg - Richtung D	3.757	€ 563.550
u12 Kufstein - Richtung D	4.557	€ 683.550
Summe		€ 2.488.200

las Ergebnis beläuft sich auf 2,48 Mio. Euro pro Werktag (Mo-Fr).

iei Fortbestehen dieser Wartezeiten beträgt die Zusatzbelastung der Internehmen etwa 650 Mio. Euro hochgerechnet auf ein Jahr. Bei dieser bschätzung wurden auch Grenzwartezeiten an Samstagen angenommen. Die Kosten ür die Staus fallen noch höher aus, an weiteren Grenzübergängen Kontrollen eingeführt werden, oder auch zusätzliche Grenzkontrollen in Fahrtrichtung Osten zB bei der Einreise us Deutschland oder der Ausreise nach Ungarn.

usgleichsmaßnahmen für diese Zusatzkosten

ine Entlastung der Tarife der Lkw- und Busmaut auf Autobahnen und chnellstraßen ist ein geeignetes Mittel, um zumindest teilweise diese usatzbelastung abzumildern.
m Einzelnen sollte folgende Maßnahmen für 2016 vorgenommen werden:

- 2015er Tarife um 10% senken (+Entfall der Inflationsanpassung)
- allfällige Tarifanpassungen aufgrund der Ökologisierung aussetzen

uf Basis der Lkw-Mauteinnahmen von 1,242 Milliarden Euro für das letztverfügbareahr 2014 hätten diese Maßnahmen zur Folge, dass die Asfinag weniger Maut innimmt:

- 124 Millionen Euro wegen Tarifabsenkung
- 12,4 Millionen Euro wegen Entfall Inflationsanpassung (Valorisierung 1,0%)
- Schätzungsweise rund 35 Millionen Euro wegen Aussetzung der Ökologisierungsanpassung

Das sind also Mindereinnahmen der Asfinag von insgesamt 172 Millionen Euro für 2016, ausgehend von einem Periodenergebnis 2014 i.d.H.v. 519 Millionen Euro.

Die Mindereinnahmen des Bundes wären mit maximal 43 Mio € aus der verringerten KÖSt der Asfinag gering, die Entlastung bei den Logistikdienstleistern und exportierenden Unternehmen würden diesen **KÖSt-Entfall jedoch kompensieren**.

Die Asfinag führt Jahr für Jahr beträchtliche Beträge in Form von Dividendenzahlungen und Ertragssteuern an den Staatshaushalt ab. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung von Periodenergebnis, Cash Flow, Dividenden und Ertragssteuern bei der Asfinag in den letzten 4 Jahren:

Jahr	Periodenergebnis	Cash Flow aus der operativen Tätigkeit	Dividende	Ertragssteuern	Summe in den Staatshaushalt
2011	439.647.887	457.159.284	100.000.000	144.372.311	244.372.311
2012	472.466.439	512.747.879	100.000.000	155.122.278	255.122.278
2013	471.230.481	569.891.351	100.000.000	154.821.134	254.821.134
2014	519.180.556	596.022.184	145.000.000	173.072.443	318.072.443
2015			200.000.000		

Aus der Tabelle wird deutlich, dass die Summe der Zahlungen an den Staatshaushalt Jahr für Jahr anstieg, vor allem aufgrund der Dividendenerhöhungen.

Daraus zeigt sich, dass die Kosten der geforderten Ausgleichsmaßnahmen für die Grenzwartezeiten selbst bei Beibehaltung der Dividendenzahlungen mehr als abgedeckt wären!

Sozialpartner fordern eine gemeinsame Kontrollbehörde für den Bereich Straße

Utl.: Gewerkschaft vida - Fachbereich Straße und der Fachverband Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich stellen gemeinsame Forderungen an die Politik =

Wien (OTS) - „Wir haben im Zuge eines Sozialpartnergesprächs eine wichtige Einigung im Bereich Straßenkontrollen erzielen können. Sowohl wir als Gewerkschaft vida als auch der Fachverband Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich fordern eine zentrale Kontrollbehörde, die mit qualifizierten Beamten alle Verstöße kontrolliert aber auch Aufklärungsarbeit leistet“, erklärt Karl Delfs, Sekretär des Fachbereichs Straße in der vida, anlässlich einer dreitägigen Fachtagung in Rust.

Bisher sind verschiedene Behörden für die Kontrolle bei Verstößen im Straßenverkehr zuständig. Diese sind jedoch nicht miteinander vernetzt, was oft zu großen Problemen führt. Durch die isolierten Kontrollen ist es nicht möglich, Erkenntnisse behördenübergreifend zu bearbeiten und die Daten effizient zu nutzen. Die Sozialpartner fordern daher eine Kontrollinstanz mit Durchgriffsrecht, die künftig sowohl steuer-, sozial- und gewerberechtliche als auch verkehrstechnische Verstöße ahnden kann. Kontrollieren sollen - speziell für diese Behörde - gut ausgebildete Bedienstete. Die Kontrollbehörde soll aber auch - bevor Strafen ausgesprochen werden - verstärkt Aufklärungsarbeit bei UnternehmerInnen und LenkerInnen leisten und beraten. Dieser „Full service provider“ könnte in einem nächsten Schritt auch europaweit vernetzt werden, heißt es von den Sozialpartnern.

Der Ball liege jetzt bei der Politik, diese Maßnahme so rasch wie möglich umzusetzen. Unterstützung erhalten die Sozialpartner dabei von der burgenländischen Politik. „Eine solche Behörde ist zu befürworten, weil sie Lohn- und Sozialdumping eindämmt und dadurch zu mehr Fairness in dieser Branche führt“, heißt es von Christian Drobits, Wirtschaftssprecher in der SPÖ Burgenland.

Die Abschaffung des „Lkw-Nacht-60er“ war ebenfalls Diskussionspunkt zwischen den Sozialpartnern in Rust. „Diese gesetzliche Regelung ist veraltet und längst nicht mehr zeitgemäß. Wir fordern aufgrund des technischen Fortschritts bei Lkw und der massiven Investitionen in Lärmschutzmaßnahmen eine Abschaffung. Denn alle Aspekte sprechen längst dafür!“ stellt Dr. Peter Tropper, Geschäftsführer des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich klar.

Eine 60er-Beschränkung in der Nacht für Lkw ist längst nicht mehr notwendig, heißt es auch vom Fachbereich Straße in der Gewerkschaft vida.

Transporteure fordern 5-Punkte-Entlastungspaket

Utl.: FV-Obmann Danninger kritisiert Stillstand in heimischer Verkehrspolitik: „Endlich Taten statt Hinhaltetaktik“ =

Wien (OTS) - "Die österreichischen Transporteure fordern von der Politik endlich Taten statt immer die gleiche Hinhaltetaktik," äuß Franz Danninger, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), seinen Unmut über den Stillsta in der österreichischen Verkehrspolitik. "Nur wenn es um Belastung geht, erfolgen Entscheidungen und Umsetzungen offenbar immer ganz schnell, sei es bei Fahrverboten, Mauterhöhungen oder dem Abkassie bei Bagatelldelikten. Die mehr als überfälligen Entlastungen für unsere Branche lassen jedoch auf sich warten", so der Obmann.

Die Branche fordert daher von der Politik die sofortige Umsetzung eines Entlastungspakets zur Verbesserung der Standortbedingungen m folgenden 5 Punkten:

- 1) Senkung der Lkw-Maut als Kompensation für die Verluste aufgrund von Stehzeiten an den Grenzen,
- 2) Senkung des Behördenanteils bei der Kfz-Zulassung,
- 3) Aufhebung des Lkw-"Nacht 60ers",
- 4) Möglichkeiten zum legalen Abstellen eines Anhängers ohne Zugfahrzeug auf ASPINAG-Parkplätzen,
- 5) Effektive Umsetzung von Kabotagekontrollbestimmungen.

"Die Vorschläge liegen längst auf dem Tisch und gehören endlich umgesetzt. Unsere Geduld ist zu Ende", so der Obmann. (PWK719/PM)

↑ Transporteure fordern 5-Punkte-Entlastungspaket OTS, September 2015

Transporteure fordern temporäre Aufhebung der Lenk- und Ruhezeitenbestimmungen und Fahrverbote

Utl.: Fachverbandsobmann Danninger: „Außergewöhnliche Flüchtlingssituation erfordert rasche Maßnahmen“ =

Wien (OTS) - "Wir sind angesichts der Flüchtlingssituation in Österreich und der damit einhergehenden untragbaren Situation an den Grenzen mit Problemen konfrontiert, die ein rasches Handeln für die Transportunternehmer und deren Lenker notwendig machen", so Franz Danninger, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ).

"Angesichts der kilometerlangen Staus, der stundenlangen Wartezeiten und der damit einhergehenden Mehrkosten von rund 2,5 Mio. Euro pro Tag für die Transportwirtschaft fordern wir ein rasches und unbürokratisches Handeln im Interesse der Unternehmer und deren Lenker. Konkret fordern wir die temporäre Aufhebung der geltenden Lenk- und Ruhezeitbestimmungen für 30 Tage, sowie, um die völlig verstopften Autobahnen an den Grenzübergängen zu entlasten, eine Aufhebung der Fahrverbote auf dem niederrangigen Straßennetz, sowie des Wochenendfahrverbots", konkretisiert der Branchensprecher.

"Schon die Situation am Eurotunnel in Dover und Calais bzw. das rasche Handeln von Großbritannien und Frankreich haben gezeigt, dass dies notwendig ist, um zur Situationsentspannung beizutragen", verweist Danninger auf ähnliche Herangehensweisen im Juli 2015 in Großbritannienund Frankreich. (PWK683/JR)

↑ Transporteure fordern temporäre Aufhebung der Lenk- und Ruhezeitenbestimmungen und Fahrverbote OTS, 15. September 2015

⇔ Soziaipartner fordern eine gemeinsame Kontrollbehörde für den Bereich Straße OTS, 11. November 2015

- 1) [Wirtschaftskammer Kärnten - Wirtschaft und Landwirtschaft gegen Lkw-Maut, für regionale Lebensmittel](#)

„Eine deutliche Warnung vor weiteren Belastungen für Wirtschaft und Landwirtschaft sprachen heute LWK-Präsident Johann Mößler und WK-Präsident Jürgen Mandl aus. So werde etwa die immer wieder ins Spiel gebrachte flächendeckende Bemannung auch auf Landesstraßen zu einer Verteuerung der Produkte für Konsumenten, zu einer Belastung der Transporteure und zu einer weiteren Einkommensverschlechterung der bäuerlichen Produzenten führen. Mandl: "Wer angesichts der enormen Belastung der Betriebe, aber auch der sinkenden Wettbewerbsfähigkeit Österreichs und der steigenden Arbeitslosenzahlen den Ernst der Lage nicht erkannt hat und glaubt, die öffentliche Hand könne mit der flächendeckenden Lkw-Maut noch mehr zulangen, der gefährdet den Wirtschaftsstandort, der in aktuellen internationalen Rankings ohnehin immer weiter zurückfällt."

- 2) [WKÖ-Bundessparte Verkehr und vida: Gemeinsame Studie zu Kabotage in Österreich](#)

„Das Verkehrsaufkommen auf Österreichs Straßen wächst – doch der Wertschöpfungsanteil der heimischen Verkehrswirtschaft wächst dabei nicht mit. Das Erbringen von Transportdienstleistungen im Inland durch ausländische Unternehmer, die so genannte Kabotage, wird für die heimischen Transportbetriebe zunehmend zum Problem. Betroffen sind weite Teile des Transports: Baustellenverkehre und Zustellverkehre leiden ebenso unter ausländischer Billigkonkurrenz wie regionale Verkehre. Der Effekt der massiven Zunahme von Kabotage: Immer mehr österreichische Betriebe verzeichnen massive Einbußen, in der Folge gehen Steuereinnahmen und Arbeitsplätze in Österreich verloren. Doch wie hoch ist der Anteil der Kabotage-Fahrten wirklich? Wo ist die Betroffenheit besonders groß? Und wie kann man die Schäden und Folgeeffekte näher beziffern? Diese Fragen soll nun erstmals eine Studie beleuchten, die von der Bundessparte Transport Verkehr in der WKÖ, der [AISO](#) (Arbeitsgemeinschaft internationaler Transportunternehmer in Österreich) und der Gewerkschaft vida gemeinsam in Auftrag gegeben wurde. Das wurde im Rahmen des Sozialpartnerdialoges 2015 in Bad Ischl bekannt gegeben.“

↑ Studie zur Kabotage WKÖ, 6. Oktober 2015

Boxen stopp

EU-Sozialvorschriften: Klare EU-weite Vorgaben statt Wirrwarr aus nationalen Alleingängen
WKÖ-Veranstaltung analysiert Handlungsbedarf bei Lenk- und Ruhezeiten in Transportwirtschaft - Klacska: Rechtsmaterien gehören auf den Prüfstand

EU-Sozialvorschriften regeln Lenk- und Ruhezeiten und die Verwendung der vorgeschriebenen Kontrollgeräte in den Fahrzeugen. Doch mit der Umsetzung dieser EU-Vorgaben hapert es: Viele Regelungen sind komplex, manche nicht mehr zeitgemäß. Und oft sind die EU-Vorgaben so unbestimmt, dass daraus in der EU ein Wirrwarr aus nationalen Einzelregelungen entsteht. Wann und wo ein Lenker etwa seine Ruhepausen einhalten soll oder wie ein Krankenstand des Lenkers am Kontrollgerät zu vermerken ist, schreiben die Mitgliedsstaaten auf Basis der Brüsseler Vorschriften ganz unterschiedlich vor.

EU Road Package: Weniger Überlappungen, mehr Klarheit
Wo es dringenden Handlungsbedarf gibt und was für betroffene Unternehmen besondere Priorität hat, beleuchtete am Dienstag eine Fachveranstaltung in der Wirtschaftskammer Österreich, zu der die Bundessparte Transport und Verkehr und die Abteilung Rechtspolitik gemeinsam geladen hatten. Mehr als 100 Vertreter von betroffenen Unternehmen nutzten dabei die Gelegenheit, sich über die neuesten Pläne der EU - das „EU Road Package“ soll Mitte 2016 fertig geschnürt sein - zu informieren und ihre Erfahrungen an Vertreter der nationalen und EU-Behörden im Rahmen der Podiumsdiskussionen direkt weiter zu geben. Ewa Ptaszyska von der Abteilung Landverkehr in der EU-Kommission hatte ein offenes Ohr für Kritik und Anregungen - „ich bin gekommen, um Ihnen zuzuhören“ - und betonte, dass das neue Road Package auch darauf abzielen soll, bestehende Überlappungen von Rechtsmaterien auszumerzen und mehr Klarheit zu schaffen.

Branchensprecher Klacska: Rechtsmaterien auf den Prüfstand stellen
Gerade diese fehlende Klarheit und Komplexität der Sozialvorschriften aus Brüssel führen zu massiver Unsicherheit bei den Unternehmen, kritisierte Bundesspartenobmann Alexander Klacska. „Viele Unternehmen und Fahrer sind mit den vielen unterschiedlichen Regelungen schlicht überfordert. Ihnen entstehen hohe Kosten, grenzüberschreitende Transporte werden erschwert und das Berufsbild Lenker verliert noch weiter an Attraktivität“. Die Wirtschafft fordert daher verständliche und zeitgemäße EU-Regelungen, die durch eindeutige Formulierung keinen Raum für unterschiedliche Interpretation bieten sowie in allen Mitgliedstaaten gleiche Rahmenbedingungen für die Beschäftigung von Lenkern. „Wir brauchen bei EU-Vorschriften mehr Bezug auf die Praxis. Bei geringfügigen Verstößen muss im gesamten EU-Raum gelten: nicht gleich die unverhältnismäßige Strafkeule auspacken, sondern nachvollziehbare Toleranzschwellen einziehen. Nationale wie EU-weite Rechtsmaterien gehören generell auf den Prüfstand - im Hinblick auf ihre Effizienz, Praxistauglichkeit, aber auch ihre wirtschaftlichen Auswirkungen und Konsequenzen für den Arbeitsmarkt“.

RP-Schön: Vorschriften nicht mehr praxisgerecht und zeitgemäß
Dass manche EU-Vorgaben von der technischen Entwicklung überholt wurden, erläuterte Rosemarie Schön, Leiterin der rechtspolitischen Abteilung, am Beispiel des digitalen Kontrollgerätes: „Früher war die papierene Tachoscheibe ‚state of the art‘. Seit 2006 ist den Unternehmen das digitale EU-Kontrollgerät mit umfangreichen Bedienvorschriften zur Nachweisdokumentation vorgeschrieben. Technologien wie diese können den Betrieben zweifelsohne nutzen. Doch sie sind auch eine große Herausforderung: Die sekundengenaue Aufzeichnung kann bedeuten, dass selbst die allerkleinsten Abweichungen - zum Beispiel bei Lenkpausen -, zu heftigen Strafen für den Lenker und den Unternehmer führen. Anhand dieses Beispiels sieht man: Das heutige Verkehrsgeschehen mit seiner Komplexität erfordert eine entsprechende Modernisierung der nicht mehr zeitgemäßen Verordnung aus 2006.“ (PWK838/PM)

⬆ **EU-Sozialvorschriften**
WKÖ, 4. November 2015

Transportbetonlehre: Mit Expertenwissen auf Erfolgskurs -

Wien (OTS) - Der "Lehrling des Jahres 2014" des Güteverbandes Transportbeton legt die Latte für seine Kollegen hoch: Genauigkeit, Expertenwissen in puncto Betonverarbeitung, strengste Sorgfalt und Disziplin zeichnen Andreas Humer aus. Andreas Humer ist "Lehrling des Jahres" - sein Lehrbetrieb Eder wurde ebenso als Vorzeigebetrieb in puncto Ausbildung als "Lehrbetrieb des Jahres" geehrt. Andreas Humer absolvierte im Unternehmen Eder in Peuerbach/Oberösterreich eine Doppellehre als Transportbeton- und Betonfertigungstechniker. "Eine Kombination, die klug ist und Zukunftspotential hat", ist Hans Andorfer, verantwortlich für die Lehrausbildung im Güteverband Transportbeton, GVTB, und Geschäftsführer von w&p Beton, überzeugt. Die Lehrabschlussprüfung besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil. Die Fragen dazu entwickelte Andorfer aufgrund seiner jahrelangen Erfahrung in der Transportbetonbranche. Andreas Humer bewies bei der praktischen Prüfung eine professionelle Ruhe, als wäre er bereits seit Jahren als Transportbetontechniker tätig, zeigt sich Andorfer von dem jungen Oberösterreicher begeistert. Humer schloss die Prüfung mit Auszeichnung ab. Der GVTB kämpfte einige Jahre um die Anerkennung des Lehrberufs Transportbetontechnik. Mit Erfolg wie auch die Anzahl der Lehrlinge zeigt. "Dennoch, wir brauchen viel mehr Lehrlinge. Ich bin davon überzeugt, der 'Lehrling des Jahres' wie auch der 'Lehrbetrieb des Jahres' wird weitere Unternehmen dazu motivieren, Lehrlinge auszubilden und somit auf Qualität als Erfolgsrezept zu setzen", so Andorfer. Zwtl.: Qualitätsstandard sichern Eines der wichtigsten Anliegen hinter der Ausbildung im Lehrberuf Transportbetontechnik ist die Sicherung des Qualitätsstandards. "Früher bildeten Unternehmen ihre Lehrlinge selbst, jedoch ohne speziellen Vorgaben, aus - nun gibt es eine professionelle Grundlage, die eine hochqualitative Ausbildung garantiert", erklärt Andorfer. Transportbetontechniker nehmen die Kundenaufträge an, bereiten die Produktion vor, bedienen und überwachen die oft computergesteuerten Anlagen. Sie füllen den fertigen Beton ab und bereiten Reststoffe für eine neuerliche Verwendung wieder auf. Nach einem positiven Abschluss der Berufsschule entfällt die theoretische Prüfung. Bei der praktischen Prüfung wird ein Bauteil vorgegeben, der dann mit einer bestimmten Betonsorte erzeugt werden soll. Anhand dieser Auswahl muss der Lehrling eine Betonmischung erstellen - bei den Gesteinskörnern muss eine Eigenfeuchtebestimmung erfolgen. Die Betonrezeptur wird im Labor gemischt, dann folgt die Frischbetonprüfung mit allen Feinheiten. Know-how, das auf jeder Baustelle gebraucht wird. "Als Problem erkannten wir jedoch, dass das händische Rechnen nicht für alle selbstverständlich ist - da viel am Computer gerechnet wird. Darauf legen wir jedoch besonderen Wert, denn nur dann weiß ich, dass das Zustandekommen der richtigen Mischung tatsächlich verstanden wurde", erklärt Andorfer. Transportbetontechniker sind gesuchte Leute, ihre Karrierechancen sind breit, sie reichen vom Labormitarbeiter bis zum Werksleiter. Humer ist auf einem guten Weg. Er beeindruckte die Prüfungskommission mit seinem Wissen, seinem Engagement wie auch seiner Art, völlig selbstständig zu arbeiten. Auch beim abschließenden Fachgespräch beantwortete er jede auch noch so knifflige Frage zur Bontontechnologie oder auch zur Gesteinskörnung. Eine hohe Latte für seine Kollegen, die aber zugleich Ansporn sein soll.

⬆ **Transportbetonlehre**
OTS, 2. Oktober 2015

⬇ **Verkehrswirtschaft braucht dringend Ausgleichsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit**
17. September 2015

Verkehrswirtschaft braucht dringend Ausgleichsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit

Entlastung durch kurzfristige Lockerung der Lenk- und Ruhezeiten sowie Mautreduktion notwendig

Wien (OTS) - "Die aktuelle Flüchtlingskrise stellt Österreich vor große Herausforderungen - auch die heimische Wirtschaft", so Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ). Klacska dankt in diesem Zusammenhang allen Unternehmen, die in den letzten Tagen Flüchtlingen in Notsituationen geholfen haben. Sie leisten einen wertvollen Beitrag für weitestgehend reibungslose Abläufe, sei es durch Transport auf der Schiene, per Taxi, Bus oder durch andere spontane Hilfsaktionen. Neben diesen schwierigen und fordernden Aufgaben gilt es aber auch, die Aufrechterhaltung der Produktionsprozesse sowie die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen sicherzustellen.

Unternehmen in der Personen- und Güterbeförderung sind derzeit massiv von Steh- und Wartezeiten an den Grenzen betroffen, woraus zwingend Verletzungen der EU-Sozialvorschriften resultieren. Bei außergewöhnlichen Situationen gibt es europarechtlich die Möglichkeit, die Lenk- und Ruhezeitenbestimmungen für Bus- und Lkw Lenker temporär zu lockern, dies muss schnell und unbürokratisch erfolgen.

Für jene Busunternehmen, die Flüchtlinge transportieren, hat das Verkehrsministerium bereits eine Ausnahmeregelung erlassen. Es gilt aber nun, diese Regelung generell für alle betroffenen Unternehmen in Güterbeförderung und Busverkehr auszudehnen. Um die Situation zu entschärfen, ist zudem eine vorübergehende Lockerung im Wochenend- und Feiertagsfahrverbot sowie bei zahlreichen regionalen Fahrverboten auf dem niederrangigen Straßennetz notwendig.

Allein durch die Grenzkontrollen nach Deutschland in Suben, Walserberg und Kufstein sowie in Nickelsdorf entstanden den betroffenen Unternehmen rund 2,48 Mio. Euro täglich an Kosten. Mit der Einführung der Grenzkontrollen auch in Österreich werden sich diese Kosten mindestens verdoppeln.

Als Ausgleich zu den massiven Kostensteigerungen und Produktivitätsverlusten sowie als Kostendämpfer für die durch die Wartezeiten steigenden Logistikkosten für die in Österreich so wichtige Exportwirtschaft fordert die Wirtschaft daher eine sofortige Entlastung im Gebührenbereich durch Absenkung der aktuellen Mautsätze um 10%.

Die dadurch entstehenden Mindereinnahmen des Bundes würden durch die Entlastung bei den Logistikdienstleistern und exportierenden Unternehmen jedoch kompensiert, so Bundesspartenobmann Klacska. (PWK689/JR)

Förderungsprogramm der Transporteure im Parlament deponiert

Utl.: FV-Obmann Danninger: „Wollen uns auf allen politischen Ebenen Gehör verschaffen“ –Abschaffung des Lkw-Nacht-60ers und Nein zu flächendeckender Maut im Zentrum =

Wien (OTS) – Zu einem äußerst konstruktiven Gespräch und Gedankenaustausch trafen sich Franz Danninger, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), und der Präsident des Österreichischen Bundesrates, Gottfried Kneifel.

„Es ist überaus erfreulich, dass wir unseren Forderungen auch in der Länderkammer des österreichischen Nationalrates Gehör verschaffen können. Denn viele unserer Anliegen betreffen ja in der Umsetzung bzw. in deren Auswirkungen die Bundesländer. So ist dies etwa bei unserer zentralen Forderung nach Abschaffung des Lkw-Nacht-60ers oder bei unserem strikten 'Nein' zur Forderung nach Einführung einer flächendeckenden Maut der Fall“, hält der Fachverbandsobmann fest.

„Die österreichischen Transporteure sind unverzichtbare Dienstleister für die Wirtschaft und für unsere Bevölkerung in der Nahversorgung. Jeder – egal ob Wirtschaftstreibender oder Konsument – möchte, am liebsten rund um die Uhr und flächendeckend, mit allen notwendigen Produkten versorgt sein. Es ist daher entscheidend, diesen Unternehmern auch passende und standortfreundliche Rahmenbedingungen zu verschaffen und veraltete Regelungen wie den Lkw-Nacht-60er abzuschaffen“, positioniert sich Gottfried Kneifel.

„Es ist wichtig, dass wir auf allen politischen Ebenen um Verständnis für unsere Anliegen werben. Umso mehr freut es mich, dass wir in Bundesrat Kneifel einen Gesprächspartner gefunden haben, der uns unterstützt und auch bereit ist, unsere Forderungen weiterzutragen“, so Danninger abschließend. (PWK948/SR)

⬆ **Förderungsprogramm der Transporteure im Parlament deponiert**
2. Dezember 2015

Flüchtlingsproblematik:Transportwirtschaft fordert Krisenintenintervention

Branchensprecher Klacska: Transportunternehmen mit Millionenkosten durch Stehzeiten belastet

Wien (OTS) - Problematisch sehen Vertreter der Verkehrswirtschaft die aktuelle Zuspitzung der Flüchtlingssituation in Österreich. Gestern, Donnerstag, öffnete die Polizei am südsteirischen Grenzübergang Spielfeld aufgrund des Flüchtlingszustroms die Absperrungen.

Die immer höhere Zahl an Hilfesuchenden bringt die Exekutive und Hilfskräfte in Ausnahmesituationen. "Jetzt ist von der Politik eine rasche, aber umfassende Krisenintervention gefragt", betont Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte **Transport** und Verkehr in der WKÖ. "Dabei muss neben der Gewährleistung von Sicherheit und humanitärer Hilfe aber auch Versorgungssicherheit der Österreicherinnen und Österreicher eine Rolle spielen".

Durch lange Wartezeiten an den Grenzen werden Transporte massiv beeinträchtigt. Klacska: "Durch Umwegverkehre und ausgedehnte Stehzeiten entstehen den Betrieben im Güter- und Personentransport täglich Kosten in Millionenhöhe. Wir fordern daher, dass es im Zuge der Krisenmaßnahmen auch zu konkreten Entlastungsschritten für die Transportwirtschaft kommt." (PWK800/PM)

⬆ **Flüchtlingsproblematik: Transportwirtschaft fordert Krisenintervention**
WKÖ, 23. Oktober 2015

Boxen stopp

Flüchtlinge - Lkw-Lobby: Wartezeiten an der Grenze kosten Millionen

Utl.: Transporteure rechnen mit knapp 2,5 Mio. Euro am Tag und wollen täglich länger als 9 Stunden fahren dürfen - Verkehrswissenschaftler: Reisezeit von Lastwagen mehr wert als von Privatpersonen =

Wien (APA) - Die angesichts der Flüchtlingskrise eingeführten Grenzkontrollen und die Staus auf Österreichs Autobahnen kosten die Transportwirtschaft nach eigenen Angaben täglich Millionen. Stehende Lastwagen verursachten Personalkosten, verspätete Lieferungen Strafzahlungen. Die Lkw-Lobby fordert daher eine Aufhebung der Ruhezeitregelungen. Fahrer sollen länger als 9 Stunden am Tag unterwegs sein dürfen.

"Je mehr, desto besser", sagte Peter Tropper, Geschäftsführer des Wirtschaftskammerfachverbands für das Güterbeförderungsgewerbe, am Dienstag zur APA. Eine täglich erlaubte Fahrzeit von 11 oder 12 Stunden würden den Frächtern helfen. Auch das Wochenendfahrverbot - derzeit von Samstag, 15 Uhr bis Sonntag, 22 Uhr - will Tropper vorübergehend aufgehoben wissen. Bei "außergewöhnlichen Situationen" gebe es europarechtlich die Möglichkeit, die Lenk- und Ruhezeitenbestimmungen temporär zu lockern. Für die Busunternehmen, die ja auch Flüchtlinge transportieren - habe das das Verkehrsministerium bereits getan.

Die Transporteure wollen außerdem auf das niederrangige Straßennetz ausweichen. Momentan sei der Transitverkehr "durch weit über 100 regionale Fahrverbote auf das hochrangige Straßennetz gezwungen", so Tropper. Sprich, Transit-Lkw dürfen in der Regel nicht auf der Bundesstraße fahren, sondern müssen auf die Autobahn.

Dort aber staut es sich gewaltig. Für die Transporteure bedeutet dies Zusatzkosten von 2,48 Mio. Euro pro Werktag, wie die Transportsparte in der Wirtschaftskammer ausgerechnet hat. Basis für die Berechnung waren die durchschnittlichen Frequenzzahlen der staatlichen Autobahngesellschaft Asfinag im Jahr 2014 für drei Grenzübergänge nach Deutschland (Stuben, Kufstein, Walserberg, jeweils in Fahrtrichtung Deutschland) sowie für den Grenzübergang Nickelsdorf (Fahrtrichtung Wien), erklärte Spartengeschäftsführer Erik Wolf der APA. Das sei noch eine konservative Schätzung, denn würde man beide Fahrtrichtungen berücksichtigen und von einer längeren Wartezeit ausgehen, würden sich die Kosten "potenzieren".

Im Stau stehende Lkw ziehen für die Transportunternehmer einen "Rattenschwanz an Problemen" nach sich, wie Tropper erklärte. Zu den zusätzlichen Fahrzeug- und Personalkosten kommen etwa Strafzahlungen für verspätete Lieferungen. In der Regel schließen Spediteure mit ihren Kunden Termingeschäfte ab: Wenn die Ware bis zu einem bestimmten Zeitpunkt nicht geliefert wird, zahlen die Kunden weniger. Wenn dann auch noch Kühlgut an Bord verdirbt oder die Fahrer ihre Anschlussfähre Richtung Skandinavien oder Großbritannien verpassen, ist das für die Unternehmer mit zusätzlichen Mehrkosten verbunden.

Die Transporteure gehen davon aus, dass sie eine Stautunde pro Lkw 50 Euro kostet. In der Verkehrswissenschaft rechnet man dagegen nur mit 30 Euro, wie Wifo-Experte Stefan Schönfelder zur APA sagte. Es handelt sich dabei um einen sogenannten Zeitwert, der zum Beispiel zur Anwendung kommt, wenn eine neue Straße gebaut werden soll: Wie viel Zeit gewinnen Reisende? Auch der Berechnungen von Staukosten liegen solche Zeitkostensätze, also was eine Reise Stunde wert ist - zugrunde. Der angenommene Zeitwert für Lkw ist mit 30 Euro vergleichsweise hoch: im Personenverkehr sind es nur 8 Euro. Zudem ist die Reisezeit eines Geschäftsreisenden in der Volkswirtschaft mehr "wert" als jene in der Freizeit.

Diese Rechnungen mit der Flüchtlingskrise in Verbindung zu bringen, halten Wissenschaftler aber für problematisch, wie zur APA verlautete.

⬆ **Flüchtlinge - Lkw-Lobby: Wartezeiten an der Grenze kosten Millionen**
WKÖ, 15. September 2015



max.TRANS GmbH: Alles aus einer Hand

Als Ergänzung zu einem bestehenden Bauunternehmen gegründet, entwickelte sich max.TRANS im Laufe der Zeit zu einem erfolgreichen, eigenständigen Fuhrparkunternehmen für unterschiedlichste Einsatzgebiete.

Die Wurzeln von max.TRANS liegen im Unternehmen Berlinger Bau, das bereits seit 1982 erfolgreich im Hoch- und Tiefbau tätig ist. Zur Gründung eines eigenen Transportunternehmens führten zunehmende Anfragen von Baukunden nach einem umfassenden Angebot „aus einer verlässlichen Hand“, das auch Erdbewegungen und Materialtransport inkludiert.

1996 mit einem Kipper-Fahrzeug gegründet, entwickelte sich das Unternehmen rasch zu einem vielseitigen Anbieter von Transportleistungen mit eigenständiger Marktaufgabe. Geschäftsführerin Andrea Berlinger erkannte Branchentrends und Kundenanforderungen und max.TRANS erweiterte den Fuhrpark entsprechend um Fahrzeuge für unterschiedlichste Einsatzgebiete. So wurden

kontinuierlich zusätzliche Leistungsbereiche wie das Tiefladersegment oder der Asphalt-Transport in wärmedämmten Heißmischgutcontainern erschlossen.

2006 erfolgte die Übernahme von „Harrer Transporte“ – damit konnte die Leistungskapazität nochmals erhöht und die regionale Marktposition entscheidend verstärkt werden.

Kernkompetenz des sich erfolgreich auf dem Markt etablierten Unterneh-



mens ist der Schüttguttransport sowie der Transport von allem, was auf einer Baustelle benötigt wird.

max.TRANS ist ein moderner, vom Leistungsumfang bestens aufgestellter Transportdienstleister, der vor allem durch Pünktlichkeit, Erfahrung, maßgeschneiderte Transportlösungen und durch Fachkompetenz punktet.

Das Unternehmen grenzt sich durch sein vielseitiges Angebot bestens von seinen Mitbewerbern ab. Egal ob



Schüttgut-, Asphalt- oder Steintransport, ob Überstellung diverser Baugeräte und Maschinen oder Tiefladert Transporte, max.TRANS erledigt alles aus einer Hand und das zur vollsten Zufriedenheit seiner Kunden.

Geschäftsführer, Ing. Wolfgang Berlinger, legt großen Wert auf Zuverlässigkeit und führt die Firma nach dem Motto: „Walk what you talk“. Fairness, Ehrlichkeit und den persönlichen Umgang lebt er nicht nur mit seinen Kunden, sondern auch mit seinen Mitarbeitern. Daher herrscht ein besonders gutes Betriebsklima, wo ein menschlicher, kameradschaftlicher, unkomplizierter Umgang zur Teambildung beiträgt und „wo Arbeiten wirklich Freude macht“, betont Wolfgang Berlinger.

max.TRANS hat klein begonnen und ist durch permanente Modernisierung und Innovation beständig gewachsen. Der Fuhrpark wurde marktpolitischen und technischen Anforderungen permanent angepasst und so ausgestattet, dass ein vielseitiger Einsatzbereich möglich ist.

Auch schwierige Zeiten hat das Unternehmen hinter sich. Vor allem als sich durch den Tod von Andrea Berlinger ein großes Loch auftat. Doch das Unternehmen erholte sich und 2011 ging es wirtschaftlich wieder bergauf und

der Fuhrpark wurde inzwischen von 10 auf 17 Einheiten aufgestockt.

Eine große Herausforderung besteht für den Betrieb darin, qualifizierte Fahrer zu finden. „Im Nahverkehr herrscht sehr starker Konkurrenzdruck und durch den niedrigen Kollektivvertrag und die saisonelle Beschäftigung finden viele Lkw-Fahrer attraktivere Arbeitsplätze“, erklärt Ing. Berlinger. Die andere Herausforderung liegt in der Einhaltung der Arbeitszeit, die vom Gesetz her nicht für den Nahverkehr bzw. den saisonellen Sommerbetrieb ausgelegt ist. „Die Einhaltung der gesetzlichen Arbeitszeit ist kaum praktikabel bzw. mit finanziellen Einbußen verbunden, denn da passiert es, dass der Lkw-Fahrer um 15 Uhr aufhören muss, der Baubetrieb aber ungehindert noch Stunden weiterlaufen muss. Die Leute würden auch gerne arbeiten und dann im Winter mehr Freizeit haben, aber sie dürfen nicht.“ Doch trotz dieser Widrigkeiten sieht Berlinger seine Arbeit sehr positiv und findet vor allem Freude daran, dass er an bleibenden Werten mitarbeiten, Dinge bewegen und aktiv mitgestalten kann.

Sein Blick ist positiv in die Zukunft gerichtet, mit der Ausschau nach Chancen und Marktnischen, die wirtschaftlich Sinn machen.



Fotos: © maxTRANS

Wordrap



Ing. Wolfgang Berlinger

Gründe, warum Wolfgang Berlinger der Job Spaß macht.

- Die Selbstständigkeit;
- weil ich Marktchancen erkennen und Umsatzchancen erschließen kann.

Wäre ich kein Frächter, wäre ich ...

- Baumeister

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

- Ich würde das Arbeitszeitgesetz an die saisonelle Praxis anpassen.

Factbox

Firma:
max.TRANS GmbH

Geschäftsführer:
Ing. Wolfgang Berlinger

Sitz:
Hauptstraße 2b, 8742 Obdach
T. 03578-400 76
W. www.maxtrans.at

Gründungsjahr: 1996

Mitarbeiter: 18
Fuhrpark: 17

Tätigkeitsfeld: Schüttguttransport am Bausektor



Neuhold Transporte GesmbH, ein familiär geführter mittelständischer Betrieb, punktet im internationalen Transport vor allem durch seine Zuverlässigkeit. Zielgerichtet und kontinuierlich fährt das Unternehmen zu seinem Erfolg, nicht zuletzt wegen seiner hervorragenden Familienbande und seinen motivierten Mitarbeitern.



Neuhold Transporte: Alle ziehen an einem Strang

Der im oststeirischen Obstbaugbiet Rollsdorf ansässige Betrieb wurde von Adolf und Helga Neuhold im Jahr 1979 gegründet. Neuhold sen. war Lkw-Fahrer und sein Traum war, einen Kipplaster zu fahren. Unvorhersehbare Lebensumstände waren es, die dazu führten, dass er sich kurzerhand einen eigenen Kipplaster anschaffte und damit den Grundstein für das heute erfolgreich auf dem Markt positionierte Unternehmen setzte. Seine Frau Helga übernahm die Arbeit im Büro und kümmerte sich um die Abwicklung, Adolf Neuhold erledigte

die Lkw-Fahrten. Schon bald florierte das junge Unternehmen, weitere Fahrzeuge wurden angeschafft und Mitarbeiter eingestellt. Ein neues Firmengelände musste angeschafft werden. Dazu kaufte er das Haus seiner Schwiegereltern, das ehemals eine große bekannte Schnapsbrennerei im Bezirk Weiz war, und adaptierte das Gelände für seinen Betrieb.

Sohn Harald ergriff den Beruf des Lkw-Mechanikers und stieg nach Abschluss der Lehre als Lkw-Fahrer in das elterliche Unternehmen ein.

1998 legte er die Konzessionsprüfung ab, machte die Ausbildung zum Gefahrgutbeauftragten und übernahm 2000 die Firma von seinen Eltern. Seine Gattin Alexandra, die Seele des Betriebes, steht ihrem Mann seit Beginn an tatkräftig zur Seite. Sie bringt sich voll in die Firma ein, kümmert sich um die administrativen Belange, macht die Buchhaltung und Lohnverrechnung selbst und fährt sogar mit dem Lkw, falls einmal Not am Mann ist. Sie sorgt für eine schlanke Firmenstruktur und einen reibungslosen Ablauf.

Harald Neuhold ist heute mit seiner Flotte vor allem im internationalen Transitverkehr von Österreich in die Schweiz unterwegs und fährt für einen großen, zuverlässigen Spediteur. Er sitzt die meiste Zeit selbst hinter dem Steuer und kennt die Anforderungen, die das Leben als Lkw-Fahrer mit sich bringt, bestens. Die größte Herausforderung in seinem Job ist gutes Zeitmanagement, das auch durch das Einhalten der Lenkzeiten stark beeinflusst wird. Seine Mitarbeiter sind für Neuhold sein Bindeglied zum Endkunden. Er kann sich auf sie verlassen und streicht als eine ihrer Qualitäten hervor, dass alle einen überaus freundlichen Umgang mit den Kunden pflegen.

Neuhold betont, dass es vor allem im regionalen Bereich sehr schwer ist, neue Kunden zu akquirieren. Schuld daran sind seiner Meinung nach, neben der starken Konkurrenz aus dem Osten, die vielen österreichischen ausgeflaggten Frächter, die einen gesunden Wettbewerb damit unmöglich machen. Das Ehepaar spricht sich daher ganz vehement für rigorose Kontrollen der Kabotage aus. Auch der geplanten flächendeckenden Maut sehen die beiden mit Sorge entgegen. Harald Neuhold: „Wir können unserem Kunden die Leerfahrten vom letzten Lieferort, der in der Obersteiermark ist, zu uns nach Hause nicht verrechnen. Tun wir das, nimmt er sich einen ortsansässigen Frächter und wir stehen ohne Aufträge da.“ Nicht ohne Grund ist Harald Neuhold stolz darauf, dass alle seine Fahrzeuge in Österreich angemeldet sind und seine Fahrer Österreicher sind – „auch zur Freude der Kunden“, so der Firmenchef –, trägt

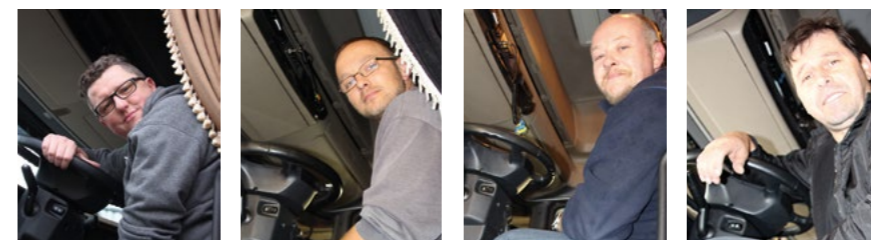
er doch damit zur heimischen Wertschöpfung bei.

Die Herausforderungen, die das Unternehmen zu meistern hat, sind wie in allen Frachtbetrieben mannigfaltig. Doch durch die gute Zusammenarbeit aller im Betrieb tätigen Mitarbeiter, aber auch der beiden Söhne, die in ihrer Freizeit mithelfen, steht das Unternehmen top da. Aushängeschild des Betriebes sind neben Zuverlässigkeit und Handschlagqualität die gepflegten Lkws. Harald Neuhold liebt seinen Fuhrpark, er pflegt, putzt, wartet, und falls notwendig, repariert er diesen am Wochenende. Sohn Dominik, der Lkw-Mechaniker bei Scania ist, hilft ihm dabei ebenso wie Sohn Alexander, der eine Karriere in der Fleischverarbeitung startet.

Für den passionierten Lkw-Freak stellt sich auch die Frage der Expansion. Wünschenswert ist für ihn ein Ausbau in Richtung „Regionaler Frachtverkehr“, was sich jedoch wegen des verzerrten Wettbewerbs als sehr schwierig erweist. Außerdem bietet das weitläufige, gepflegte, zur Gänze asphaltierte Firmenareal, das überdachte Stellflächen und Hallen umfasst, Platz für weitere Aktivitäten. Hier fasst das Unternehmerehepaar, eine Teilvermietung ins Auge.

Welchen Weg die Firma Neuhold GesmbH in Zukunft auch gehen wird: Die enge familiäre Zusammenarbeit sichert trotz Standortnachteil das Bestehen auf einem immer schwieriger werdenden Markt. Für die Zukunft der Branche wünscht sich Harald Neuhold: „Die Frächter sollen, statt immer nur einen Ausweg suchen, Lösungen finden.“

Fotos: © Neuhold GesmbH



Wordrap



Sie ziehen an einem Strang: Harald, Alexandra, Dominik und Alexander Neuhold (v. l.)

3 Gründe, warum Harald Neuhold der Job Spaß macht.

- Weil ich die Möglichkeit habe, selbstständig und frei zu entscheiden;
- weil ich ein Lkw-Freak bin;
- weil ich Arbeitsplätze schaffen und auch halten kann.

Wäre ich kein Frächter, wäre ich ...

- Lkw-Fahrer

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

- Einheitliche Transportpreise; rigorose Kontrollen der Kabotage; Abschaffung des Nacht-60ers

Factbox

Firma:
Neuhold GesmbH

Inhaber: Harald Neuhold

Sitz:
Rollsdorf 111, 8181 Etzersdorf-Rollsdorf
T. 03177 24 17
M. neuhold.transporte@aon.at

Gründungsjahr: 1979
Mitarbeiter: 5
Fuhrpark: 5

Tätigkeitsfeld: Int. Gütertransporte im Nah- bzw. vorwiegend im Fernverkehr



Ihr Mobilitätspartner mit Handschlagqualität

Die Pappas Gruppe bietet mehr von allem und das mit Handschlagqualität und aus einer Hand. Das breiteste Fahrzeugsortiment, vom Kleinstwagen smart fortwo bis zum Schwer-Lkw Mercedes-Benz Actros; das komplette Mobilitätsmanagement, von der Verkaufsberatung über die Versicherungsanmeldung bis hin zum kompletten Fuhrparkmanagement; vom Wartungs- und Reparaturservice über Fahrzeug-Um- und Ausbauten bis zu Pappas Classic. Wir freuen uns auf Ihren Besuch in einer unserer fünf Niederlassungen in Premstätten-Zettling, Graz, Fohnsdorf-Hetendorf, Niklasdorf und Liezen. Damit Sie das Beste erfahren.



Die Pappas Gruppe ist Servicepartner für



Konrad Wittwar Ges.m.b.H., 8141 Premstätten-Zettling, Industriestraße 31, Hotline: 0800/727 727;
Zweigbetriebe: Graz, Fohnsdorf-Hetendorf, Niklasdorf, Liezen

Wittwar

Pappas Gruppe. Das Beste erfahren.
www.pappas.at



SO VIEL IST SICHER:

Ich halte meinen Betrieb am Laufen.

Dank VERITAS stellt auch ein größerer Schadensfall keine Existenzbedrohung für meinen Betrieb dar. Die Kfz-Flottenversicherung mit vielen Sonderdeckun-

gen im Kaskobereich sorgt dafür, dass auch weiterhin alles rund läuft. Eigene Schadensabteilungen für alle Bereiche komplettieren das Service.

www.veritas-versicherungsmakler.at

AMS

AUTOMOTIVES & INDUSTRIES

Reparatur & Ersatzteil Zentrum
LKW | PKW | Hydraulik



KFZ-Technik-Meister:

Mario Ajtnik | DW 403
mario.ajtnik@amskfz.at



Werkstattleistungen & Produkte für alle Nutzfahrzeuge

Alltrucks Servicepartner
Bremsendienst
Einspritzpumpen und Turbolader
Gelenkwellen
ZF - Kundendienst
Standheizung- und Klimaanlageeinbau
§57a Überprüfungen
Kupplungen
Fahrwerk
Tachoüberprüfung & Reparatur
Elektrik
Motor
Starterbatterien-Service
Getriebe & Lenkungen
Wabco & Knorr Servicecenter
u.v.m.

AMS Auto- & Motoren-Service GmbH | 8141 Unterpremstätten, Rudolf-Diesel-Str.3 | Tel: 03136 / 503 -0 | office@amskfz.at

Merry Christmas



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

Ihr asko Team



Jetzt NEU!
asko Standort in Ungarn