

VOLLE FAHRT

VOL. 3 / 2023

Das Magazin der steirischen Frächter



VBA – UND STAUS WERDEN AUFGELOST

**WERDEN SIE LOGCOM-
MITGLIED** SEITE 44

**ÜBERGANGSFRISTEN
SMART TACHO 2** SEITE 9



**LIEFERUNG
BIS ZU
2X TÄGLICH!**

BREITES SORTIMENT. OPTIMALE LOGISTIK. DAS PASST.

Mehr als 200.000 Ersatzteile rund ums Nutzfahrzeug. Alles für Werkstatt und Betrieb. Plus: eine Logistik, die Ihnen die Ware punktgenau liefert. Dorthin, wo sie benötigt wird. Sofort, innerhalb weniger Stunden oder am nächsten Morgen.

Wie wir das schaffen, erfahren Sie unter winkler.com/teile

Winkler Austria GmbH
Gradnerstraße 140
8054 Graz
Telefon: 0316 255 500-0
graz@winkler.de

winkler

Das passt.

**Sehr geehrte Damen und Herren!
Liebe Kolleginnen und Kollegen!**

Es ist schon erstaunlich mit welcher Selbstverständlichkeit etwa im Lebensmittelhandel und in Drogerien in volle Regale gegriffen wird und der Konsument Anschaffungen aller Art trifft. Es versteht sich auch von selbst, dass man immer an den Tankstellen Treibstoff bekommt und der Müll abtransportiert wird. Fährt man auf Urlaub, dann ist natürlich auch in der Unterkunft immer ein voll gedeckter Tisch vorhanden. Das kann man unendlich fortsetzen. Was keinem beim Konsumieren der Annehmlichkeiten bewusst ist, ist, dass dies alles die Transporteure mit ihren Lkw ermöglichen – und noch viel mehr ... Dennoch begegnet man dem Lkw-Verkehr vorwiegend mit Verachtung und Unverständnis. Jeder will alles und rasch, aber keiner will den Lkw. Besonders makaber wird es dann, wenn ein Lkw-Fahrverbot nach dem anderen umgesetzt wird. Neben dem klassischen Bürger sind auch die Tourismusverbände und deren Anhänger maßgebliche Treiber, wenn dem Lkw-Verkehr vor der eignen Haustür der Garaus gemacht werden soll. Das Ennstal mit der B 320 ist ein Parade-

beispiel dafür. Auch die Schoberpass Bundes B 113 ist ein plakatives Beispiel ebenso wie die bekannte Friesacher Bundesstraße B 317, die den Bezirk Murau mit Kärnten verbindet. Mir ist klar, dass man den klassischen Transit auf die Autobahn bringen will, wo er auch hingehört. Leider beschneiden diese Fahrverbote die heimischen Frächter massiv und bringen auch die dort ansässigen Frächter, die dort Kommunalsteuer leisten, unter Druck. Denn die Ausnahmen der Fahrverbote beziehen sich nicht auf den Firmensitz, sondern ausschließlich auf den Ort der Be- und Entladung, was letztlich dazu führt, dass Transporteure in diesen Gebieten zu ihrer Firma nicht zufahren können, wenn sie nicht auch irgendwo im Gebiet be- oder entladen.

Ganz besonders g'schmackig unter diesen Gesichtspunkten wird es, wenn dann genau diese Gruppe der Fahrverbotsforderer, die dem Tourismus angehören, genau von dieser ausgesperrten Transportbranche nicht nur eine Tourismusabgabe verlangen – so wie es für alle Betriebe grund-



Obmann Peter Fahrner

sätzlich verpflichtend ist –, sondern diese Tourismusabgabe um knapp 20 Prozent auf einen Schlag anheben, so wie es jetzt geschieht. Da ist es nicht verwunderlich, wenn man vor Wut schäumt und sich Verbitterung breit macht. Umso mehr fordere ich einmal mehr Zusammenhalt in der Branche ein.

Dann stellt sich nur mehr die Frage, wann die Schmerzgrenze endgültig erreicht ist. Ich denke, dass wir sie schon beinahe erreicht haben! Ich sehe aber auch, dass es nicht mehr lange dauern wird, bis wir unsere Dienstleistungen auf diesem hohen Niveau mit diesen Rahmenbedingungen nicht mehr gewährleisten werden können.

In diesem Sinne wünsche ich euch dennoch einen erfolgreichen Herbst.


Euer Obmann
Peter Fahrner

Fachgruppe aktuell		
VBA Österreich – eine wichtige Schnittstelle		6
Verkehrsinfo national		
34. StVO-Novelle – Kundmachung im Bundesgesetzblatt		8
Intelligenter Fahrtenschreiber (Smart Tacho 2)		9
EU – Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers 2 – Toleranzfristen		10
Neue gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen		12
Erlass; neue gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen;		
Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der EK		14
Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission vom 2. Mai 2022		16
Änderung der Lenker:innen-Ausnahmeverordnung (L-AVO)		19
Novelle Bundes-Energieeffizienzgesetz		20
Nachfahrverbot für Lkw (>3,5 t) seit 1. September 2023 beim Grenzübergang TISIS/SCHAANWALD		22
Novelle AbfallnachweisVO-POP im BGBl veröffentlicht		24
AMA-Gütesiegel Frischfleisch – Verpflichtende Teilnahme an der AMA-Tiertransportrichtlinie		25
Verkehrsinfo international		
Ungarn:	Änderung der Mauttarife ab 1. Oktober 2023	26
Deutschland:	Mauttarife – neues Tarifmerkmal	26
Polen:	Überholverbot für Lkw	27
Schweiz:	Maut-Erhebung in der Schweiz – Systemwechsel	28
	Passar 1.0 – neues Warenverkehrssystem des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit	28
Vereinigtes Königreich:	Wiedereinführung der Lkw-Straßenbenutzungsgebühr	29
Dänemark:	Änderung des Mautsystems	29
Transport Service		
WIFO Sonderauswertung Konjunkturtest – Auswertung Güterbeförderung Juli 2023		30
Transporteure A–Z: Melden auch Sie sich an!		32
Grundumlage		34
E-Zustellungen – USP Unternehmerserviceportal		35
Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex – Kleintransportgewerbe		37
Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich		37
Online-Lkw-Kalkulationstool inklusive Downloadmöglichkeit		37
Pfuscherbekämpfung: Meldungen online möglich		37
Dr. Peter Tropper: „Blick nach Brüssel: Von neuen Mauterhöhungen bis hin zu Euro 7“		38
Boxen stopp		
Termine: Nächste Fachgruppentagung; Konzessionsprüfung		39
Transportrait: Moik Transporte e.U.		40
Transportrait: Berger-Transporte e.U.		42
WKO-Benutzerverwaltung: www.meinwko.at		44
Friends on the road: Gemeinsames Auftreten ist das Gebot der Stunde – jetzt Logcom-Mitglied werden!		44
Transporteure auf medialem Überholkurs		46

Werden Sie
Logcom-Mitglied!

Wir sichern die Versorgung der österreichischen Bevölkerung.
Heute. Morgen. Immer.




FRIENDS
on the road

Impressum: Volle Fahrt – Ausgabe 67
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: befoederung.gueter@wko.at, Internet: <http://wko.at/stmk.transporteure>; TB ©Tom Bayer/adobestock.com;
Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz, Anzeigenverkauf: TopMedia-Agentur Andreas Bunderla – Tel. 0664/45 41 124; Fotos: © WKO;
print-verlag; Fotolia.com; Länderbutton: © Helmut Niklas; © dip/Fotolia.com; Druck: Medienfabrik Graz; © Druck- und Satzfehler vorbehalten

© Fotos: WKO/ARTige Bilder

FEYERTAG FAHRZEUGBAU TECHNIK



- 3-Seitenkipper mit oder ohne Abdeckung
- Asphaltmulden isoliert mit Zertifizierung
- Pritschenaufbauten
- Kofferaufbauten
- Montage von div. Ladekränen und Hebebühnen
- diverse Servicearbeiten, Reparaturen
- Hydraulikzubehör und Hydraulikschläuche

Ziprein 17, 8082 Kirchbach
Tel. 03116/2652, Fax 03116/2652-4
E-Mail: fahrzeugbau@feyertag.at Internet: www.feyertag.at

LKW-AUFBAUTEN • KIPPER • LADEBORDWÄNDE • KRÄNE-SERVICE



**FÜHREND,
BEI REIFEN UND
SERVICE.**



Im Transportgewerbe gehören Reifen zum entscheidenden Wettbewerbsfaktor, wenn es um die Wirtschaftlichkeit Ihrer Mobilität geht. Sprechen Sie gleich mit dem führenden Reifenhändler.
#wirsindplankenauer



WWW.PLANKENAUER.AT



VBA Österreich – eine wichtige Schnittstelle

Gewusst wie – und dies möglichst rasch



Die ständig steigenden Zulassungen für E-Autos stellen nicht nur Kfz-Werkstätten, sondern auch die gewerblichen Pannendienste vor neue Aufgaben und Herausforderungen. „Es gilt daher, unsere Mitarbeiter laufend darin zu schulen“, verweist Franz Wuthe, Präsident des VBA (Verband der gewerblichen Bergungs- und Abschleppunternehmen), auf den Umstand, dass speziell die Akkus bei Unfällen oder Pannen durch Brände oder Explosionen eine enorme potenzielle Gefahrenquelle darstellen können.

Die Einsätze erfordern daher eine hoch qualitative Dienstleistung. Franz Wuthe: „Schon beginnend bei der Bergung des Fahrzeuges, bis zur Verwahrung in eigenen Containern.“ Die VBA-Mitgliedsbetriebe, die durch das VBA-Gütesiegel ausgewiesen sind, haben die Voraussetzungen für dieses professionelle Dienstleistungsangebot.

Zuverlässiger Ansprechpartner

„Der VBA Österreich versteht sich als Schnittstelle zwischen den Auftraggebern, wie Assistenten, Versicherungen, Behörden, Kammern und unseren Mitgliedern als Auftragnehmer. Die Kenntnisse dafür eignen sich unsere Mitgliedsbetriebe und das Abschlepppersonal durch Schulungen und Weiterbildungsmaßnahmen an. Unser zertifiziertes Gütesiegel ist das Zeugnis dafür“, so Präsident Franz Wuthe. „Damit gilt ein Mitgliedsbetrieb als zuverlässiger und geeigneter Ansprechpartner im Falle eines Einsatzes.“

Nur so ist gesichert, dass durch die Abläufe beim Bergen, Abschleppen von Fahrzeugen oder der Sicherung von Ladegut nicht noch mehr Schaden angerichtet wird oder entsteht. Was hat Vorrang bei einem Einsatz für uns als VBA Österreich? „Die Empfehlungen und Hinweise der

Fahrzeughersteller sind strikt zu befolgen. Unser Ziel ist, dass am Ende eines Einsatzes sowohl die Auftraggeber, Polizei, Feuerwehr, der Kunde selbst, aber auch die Versicherung zufrieden sind.“

Leistungsfähige Fachbetriebe

„Gewusst wie – und dies möglichst zügig.“ Dies ist die Herausforderung bei einem Einsatz nach einem Unfall oder einer Panne. Schnelles Abschleppen, Bergen und Räumen auf Autobahnen, Schnellstraßen und anderen Verkehrswegen nach Unfällen oder Pannen sind entscheidend für einen flüssigen Verkehr und lösen Staus wieder auf. „Dazu braucht es aber das nötige Fachwissen und die regelmäßige Fort- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter“, so Initiator Franz Wuthe, Präsident des im Jahre 2008 gegründeten VBA Österreich. Die moderne Fahrzeugtechnik und

die Verkehrsdichte machen eine zügige Abwicklung einfach nötig. Das freiwillige Gütesiegel – nicht alle Mitgliedsbetriebe haben es – hat eine Gültigkeit von vier Jahren. Der Anforderungskatalog ist für jeden Betrieb eine Herausforderung. Aber auch gleichzeitig eine Garantie für den Kunden, dass es sich dabei um einen leistungsfähigen Fachbetrieb handelt. Ein VBA-Betrieb mit einem Gütesiegel garantiert, dass er rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr einsatzbereit ist und moderne Fahrzeuge nach dem letzten Stand der Technik hat, sowie sach- und fachkundiges Personal einsetzt. In Zusammenarbeit mit Zivilingenieuren oder TÜV werden die Mitgliedsbetriebe auf ihre personelle, betriebliche und technische Leistungsfähigkeit hin überprüft. Die VBA-Schulungen werden in Zusammenarbeit mit der Technischen Akademie Bergen und Abschleppen (kurz TABA) angeboten.



Transparente Kosten

Weil es beim Bergen, Räumen und Abschleppen am Ende des Tages natürlich auch um die verursachten Kosten geht erklärt Franz Wuthe: „Wir führen im Verband die regelmäßige Erhebung der Preis- und Strukturumfrage unter den Mitgliedern durch. Das Ergebnis dieser Umfragen dient als Branchenbarometer und spiegelt Durchschnittspreise wieder. Diese dienen dann auch als Orientierungshilfen für Behörden, Versicherungen und Gerichte. Damit ist es möglich, die Angemessenheit von Berge- und Abschleppkosten zu überprüfen.“

„Wir sehen unsere Aufgabe als VBA Österreich auch darin, die Mitgliedsbetriebe in den aktuellen Techniken des Bergungs- und Abschleppwesens und der Kranarbeiten in diesem Zusammenhang zu unterrichten und zu informieren. Weiters natürlich auch in juristischen Fragen des Berufszweiges. Dazu gehören auch die neuesten gesetzgeberischen Maßnahmen und Vorschriften“, so Franz Wuthe. „Mit unseren Schulungen und durch unsere Schulungen kommt es auch zur Schaffung einer Plattform innerhalb des Verbandes und zum Erfahrungsaustausch, der sehr nützlich für jeden von uns ist“, erklärt Präsident Franz Wuthe.



Seit 1979 war Betrieb keinen Tag geschlossen

Franz Wuthe machte sich mit 1. Oktober 1973 als Mechanikermeister selbstständig. Vorher war er in der Versuchsabteilung im Puchwerk Graz-Thondorf tätig. Sein erster Standort war in der Heinrichstraße, wo er eine Tankstelle übernahm. 1978 übersiedelte er an den Karlauergürtel und seit damals ist der Betrieb täglich rund um die Uhr geöffnet. 1980 wurde er gerichtlich zertifizierter Sachverständiger. Sein Unternehmen besteht aus der Werkstätte und dem Abschlepp- und Bergedienst ATSW Wuthe. Im Unternehmen gibt es - leicht schwankend - 25 Mitarbeiter. Darunter sind Fachkräfte, die besonders fürs Abschleppen, Bergen und Räumen regelmäßig geschult werden.

VBA Gütesiegel steht für Kompetenz „Gemeinsam sind wir stärker ...“

... und damit wird auch unsere Stimme gehört“, erklärt Initiator Franz Wuthe die Gründung des Verbandes der Berge- und Abschleppunternehmen (VBA) Österreich im Jahre 2008. „Bis dahin hat sich keiner um unsere Anliegen gekümmert.“ Man entschied sich damals für eine Kooperation mit der Deutschen Akademie für Bergung und Abschleppen (TABA) in Wuppertal. Der VBA Österreich zählt gewerbeübergreifend mit seinen Kfz- und Abschleppunternehmen rund 100 Mitglieder und ist in jedem Bundesland vertreten.

Großes Augenmerk wird darauf gelegt, dass das Räderwerk aller Beteiligten gut ineinandergreift. Ein „Lehrbeispiel“, wenn das nicht funktioniert: Ein nicht in Österreich zugelassener Lkw verunglückt auf der Autobahn - zum Glück ohne Zusammenstoß und Personenschaden - und verliert seine Ladung Bretter. Es folgt ein Polizeianruf mit einem ausländischen Fahrer am Telefon: „Unfall, bitte kommen.“ „Noch heute steht das Fahrzeug bei uns am Lagerplatz und nicht alle Kosten wurden beglichen“, so Präsident Franz Wuthe.



34. StVO-Novelle – Kundmachung im Bundesgesetzblatt

Die 34. StVO-Novelle wurde gemeinsam mit den zusammenhängenden Änderungen des FSG und des KFG am 20. Juli 2023 im Bundesgesetzblatt kundgemacht, BGBl. I Nr. 90/2023.

Diese Novelle ist der abschließende, dritte Teil des im Regierungsprogramm vereinbarten „Raser-Pakets“, mit dem insbesondere gegen die um sich greifende Roadrunner- und Tuning-Szene vorgegangen werden soll. Als erste Schritte des Maßnahmenpaketes gegen Schnellfahrer wurden mit dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 154/2021 die Geldstrafen für Schnellfahrer in der Straßenverkehrsordnung deutlich erhöht und im Führerscheingesetz die Entziehungszeiten der Lenkberechtigung für Schnellfahren und der Beobachtungszeitraum, nach dessen Verstreichen ein Delikt wieder als Erstdelikt gilt, verlängert.



Zum Abschluss werden diese Maßnahmen durch die Möglichkeit ergänzt, zusätzlich zu einer Geldstrafe als Nebenstrafe und Sicherungsmaßnahme die Fahrzeuge unbelehrbarer Schnellfahrer zu beschlagnahmen und als ultima ratio für Verfallen zu erklären: Zusätzlich zur Verhängung von Geldstrafen wird

- bei Vorliegen qualifizierter Geschwindigkeitsüberschreitungen in Verbindung mit einem Führerscheinentzug in den letzten vier Jahren
- bzw. bei sehr hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen – die Strafe des Verfalls des Fahrzeugs

vorgesehen, wenn aufgrund vorliegender, einschlägiger Vorstrafen, Vormerkungen im Führerscheinregister und des Persönlichkeitsbildes des Täters zu befürchten ist, dass er auch weiterhin extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen begehen wird.

Konkret bedeutet dies:

Wer im Ortsgebiet um mehr als 60 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 70 km/h zu schnell fährt, dessen Fahrzeug soll künftig an Ort und Stelle festgesetzt werden. Im Anschluss wird durch die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde innerhalb von zwei Wochen entschieden, ob ein Verfall wahrscheinlich ist, und in diesem Fall das Verfahren eingeleitet wird. Das Fahrzeug verfällt bei extremen Überschreitungen und Wiederholungstätern. Bei Geschwindigkeitsübertretungen von mehr als 80 km/h innerorts oder 90 km/h außerhalb des Ortsgebiets sollen Lenker bereits beim ersten Vorgehen das Fahrzeug verlieren, wenn es geboten scheint, den Täter von weiteren Raser-Aktionen abzuhalten. Darunter fällt beispielsweise ein Raser, der mit 220 km/h über die Autobahn fährt.

Das Fahrzeug wird im Anschluss von der Behörde verwertet, also versteigert. 70 % des Erlöses sollen an den Verkehrssicherheitsfonds gehen, der Rest an die jeweilige Gebietskörperschaft. Der Verfall eines beschlagnahmten Fahrzeugs ist zusätzlich zur Geldstrafe vorgesehen.

Weist ein Dritter dingliche Rechte am Fahrzeug nach, kann es nicht für Verfallen erklärt werden. Allerdings soll für den Raser in den jeweiligen Fahrzeug-Papieren ein lebenslanges Lenkverbot für das jeweilige Fahrzeug eingetragen werden.

Die vorläufige Beschlagnahme des Autos von zwei Wochen, die von den Beamten an Ort und Stelle verfügt wird, gilt jedoch im Sinne einer „Cooling-off-Phase“ auch für diese Fälle.

Intelligenter Fahrtenschreiber (Smart Tacho 2)

Die Europäische Kommission hat den Durchführungsrechtsakt zu den Übergangsmaßnahmen für die Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers (Smart Tacho 2) angenommen. Am 22. Mai 2023 wurde die Durchführungsverordnung (2023/980) im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Der Rechtsakt trat am 25. Mai 2023 in Kraft und gilt **seit dem 21. August 2023**.

Zum Hintergrund:

Der intelligente Fahrtenschreiber (Smart Tacho 2) ist Teil der EU-Mobilitätspakets I, in dem die Grundlagen für das Nachfolgemodell der aktuellen Generation von Fahrtenschreibern, aber auch Nachrüstverpflichtungen für Altfahrzeuge beschlossen wurden. Der intelligente Fahrtenschreiber (Smart Tacho 2) weitet einerseits die Kontrollmöglichkeiten der Kontrollbehörden aus, andererseits wird auch automatisch der Grenzübertritt erfasst und protokolliert. Der bisher verpflichtende Halt nach Grenzübertritt zur manuellen Eingabe des Ländercodes ins Gerät wird damit überflüssig.



Zeitplan zur Ausrüstungsverpflichtung mit dem intelligenten Fahrtenschreiber (Smart Tacho 2):

Seit 21.08.2023	Der neue intelligente Fahrtenschreiber (Smart Tacho 2) wird in alle Neufahrzeuge zur Güterbeförderung im grenzüberschreitenden Verkehr eingebaut.
Bis 31.12.2024	Nachrüstungsverpflichtung für alle bereits zugelassenen Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr, die noch mit einem analogen oder digitalen Fahrtenschreiber (der 1. bis 3. Version) ausgerüstet sind.
August 2025	Nachrüstungsverpflichtung für alle bereits zugelassenen Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr, die noch mit einem Smart Tacho 1 ausgerüstet sind.
Juli 2026	Einbaupflicht bei allen Fahrzeugen über 2,5 t, die im grenzüberschreitenden Straßenverkehr oder zur Kabotagebeförderung eingesetzt werden.

Hinweis: Altfahrzeuge, die im rein innerstaatlichen Verkehr eingesetzt werden, müssen nicht umgerüstet werden.

Über folgende (automatisiert aufgezeichnete) Positionsbestimmungsfunktionen wird der intelligente Fahrtenschreiber (Smart Tacho 2) verfügen:

- Standort zu Beginn der täglichen Arbeitszeit
- wenn das Fahrzeug die Grenze eines Mitgliedstaats überschreitet
- nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit und
- Standort am Ende der täglichen Arbeitszeit.

Anders als bisher werden bei einer Fernabfrage durch Kontrollbehörden (gem. Art. 9 Absatz 4 der VO (EU) 165/2014) – und das ist **NEU** – auch Daten zur Überschreitung der maximalen Lenkzeit des Fahrpersonals übertragen.

Zur Erleichterung der Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften durch die Kontrollbehörden, zeichnet der intelligente Fahrtenschreiber, gem. den Anforderungen der VO (EG) Nr. 561/2006, auf, ob das Fahrzeug für die Beförderung von Gütern oder Personen benutzt wurde.

Anmerkung: Ein Legislativvorschlag zu den Lenk- und Ruhezeiten für Reisebusfahrer:innen durch die EU-Kommission wurde Ende Mai angekündigt.

Weitere Informationen:

1. Merkblatt der Bundessparte Verkehr
2. Handbuch „Lenk, Ruhe- und Arbeitszeiten“ der Berufsgruppe Bus (siehe Seite 38 bis 41)

EU – Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers 2 – Toleranzfristen

Der intelligente Fahrtenschreiber Version 2 (Smart Tacho 2) ist die neue Generation des digitalen Fahrtenschreibers zur Durchsetzung der EU-Rechtsvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten von Berufskraftfahrern, Kabotage und Entsendung von Fahrern.

Seit dem 21. August 2023 müssen neu zugelassene Nutzfahrzeuge mit dem Smart Tacho 2 ausgestattet sein.

Aufgrund erheblicher Verzögerungen bei der Verfügbarkeit der neuen Smart-Tacho-2-Geräte kann jedoch eine große Zahl neuer Lkw und Reisebusse nicht rechtzeitig mit diesem ausgerüstet werden. Einzelne EU-Mitgliedstaaten haben daher befristete Toleranzfristen für die Zulassung und Nutzung von Neufahrzeugen eingeführt, die vorübergehend mit einem Smart Tacho 1 ausgerüstet sind.

In einem Schreiben an EU-Kommissarin Adina Vălean forderte die IRU die Europäische Kommission auf,

den Mitgliedstaaten zu empfehlen, aufgrund von Verzögerungen bei der Auslieferung des neuen intelligenten Fahrtenschreibers ausnahmsweise eine Toleranzfrist bis Ende 2023 für den Einbau von SMT2-Geräten in Fahrzeuge zu gewähren. Während dieser Toleranzfrist sollten Neufahrzeuge, die mit der Vorgängerversion des Fahrtenschreibers SMT1 ausgestattet sind, parallel zu Fahrzeugen die mit SMT2 ausgestattet sind, vorläufig zur Zulassung zugelassen werden, sofern sie bis zum Ende der Schonfrist mit SMT2-Geräten nachgerüstet werden.

Darüber hinaus sollten bei der Durchsetzung der Vorschriften keine Sanktionen für den Betrieb von Fahr-

zeugen verhängt werden, die ab dem Zeitpunkt der Zulassung mit SMT1-Geräten während der Toleranzfrist betrieben werden.

In Österreich hat das BMK mit dem Erlass vom 14. Juli 2023 klargestellt, dass bei Fahrzeugen, die seit dem 21. August 2023 erstmalig zum Verkehr zugelassen werden, und die ausschließlich im Binnenverkehr (d.h. ausschließlich in Österreich) eingesetzt werden, bis zum 31. Mai 2024 die Verwendung eines intelligenten Fahrtenschreibers der ersten Generation ausreichend ist.

Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link: <https://tinyurl.com/2meyj7bz>

Land	Vorläufige Zulassung von Neufahrzeugen mit SMT1 nach dem 21/08/23	Straffreiheit für Verkehrsunternehmen, die nach dem 21.08.23 zugelassene Fahrzeuge verwenden, die mit SMT1 ausgestattet sind	Bedingungen für die Ausnahme
Deutschland	Ja, bis 31.12.2023	Ja, bis zum 31.12.2023, unabhängig von der Nationalität des Verkehrsunternehmers / dem Zulassungsland des Fahrzeugs	Nachrüstung mit SMT2 des zugelassenen Fahrzeugs obligatorisch spätestens 24 Monate nach der Erstzulassung
Irland	Ja, bis zum 30.09.2023 ausschließlich im Binnenverkehr	Ja, bis zum 30.09.2023 ausschließlich im Binnenverkehr	k.A.
Italien	Ja, bis zum 30.09.2023 ausdrücklich auf der Grundlage der Empfehlung der Europäischen Kommission	Im Schreiben der Regierung an die Polizei nicht erwähnt.	k.A.
Norwegen	k.A.	Ja, bis zum 30.09.2023, unabhängig von der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers/dem Zulassungsland des Fahrzeugs	k.A.
Spanien	Ja, bis 31.12.2023	Ja, bis 31.12.2023	k.A.
Schweden	Ja, bis 31.01.2024	Ja, bis zum 31.01.2024, unabhängig von der Nationalität des Verkehrsunternehmers/dem Zulassungsland des Fahrzeugs	Nachrüstung mit SMT2 obligatorisch bis 31.01.2024

Hoch hinaus

DUNST eröffnet neue Firmenzentrale in Grafenschachen und feiert 10-jähriges Jubiläum der Niederlassung Lieboch

Jubiläum an Jubiläum reiht sich dieses Jahr im Unternehmen DUNST: Da ist zum einen die Eröffnung der neuen Firmenzentrale in Grafenschachen, die mit dem 25-jährigen Firmenjubiläum und 20 Jahre Firmensitz in Grafenschachen zusammenfällt, und zum anderen das 10-jährige Jubiläum der Niederlassung Lieboch sowie die 10 Jahre österreichische Generalvertretung für HMF-Ladekrane.

Das Familienunternehmen DUNST KFZ u. Hydraulik GmbH steht seit mittlerweile 25 Jahren für Qualität, Zuverlässigkeit und ein kraftvolles Sortiment für Ladetechnik- und Hydraulik-Anwendungen. Zum Firmenjubiläum gibts zahlreiche Gründe zum Feiern – die neue Firmenzentrale wird gebührend eröffnet.

Was vor einem Vierteljahrhundert als mobile Schlauchfertigung begonnen hat, ist zu einem mittelständigen Unternehmen mit verschiedenen Standbeinen herangewachsen. Die Liste der vertretenen Marken und exklusiven Partner von DUNST wächst unaufhörlich. Daher war es an der Zeit, auch die Infrastruktur zu erweitern. Nur einen Steinwurf vom

vertrauten Standort in Grafenschachen entfernt, erhebt sich die neue DUNST-Zentrale stolz auf einer leichten Anhöhe im Gewerbegebiet.

Das Bauwerk beheimatet ein Hauptgebäude, welches Büros, Vertriebs- und Schulungsräume beinhaltet, eine imposante Servicehalle, die darauf ausgelegt ist, wetterunabhängig Krananlagen zu servicieren und eine Produktionshalle,

in der produziert, aufgebaut, sandgestrahlt, spritzverzinkt und lackiert wird. Besonderer Wert wurde beim Bau auch auf nachhaltige Energieversorgung gelegt.

Besuchen Sie die Eröffnungsfeier im Oktober und lernen Sie das Unternehmen DUNST, das jahrzehntelange Erfahrung mit zukunftsorientierter Innovation kombiniert, näher kennen.

DUNST – kompetenter Partner für Hydraulik & Ladetechnik

- Gewerbepark 30, 7423 Grafenschachen
- Hans-Thalhammer-Straße 24, 8501 Lieboch
- Notrufnummer: 0664/38 38 315

www.dunst-hydraulik.com

SAVE THE DATE!

27. & 28. OKTOBER 2023

Eröffnung des neuen Firmenstandortes in 7423 Grafenschachen, Gewerbepark 30

Freitag & Samstag / 10 – 17 Uhr ▶ Tage der offenen Tür
Samstag / 11 Uhr ▶ Frühschoppen und offizieller Festakt

Auf Euer Kommen freut sich Familie Dunst sowie das gesamte Team

Dunst KFZ u. Hydraulik GmbH
office@dunst-hydraulik.com

Zentrale: 7423 Grafenschachen
Gewerbepark 30, T: 03359 200 88

Niederlassung: 8501 Lieboch, Hans-Thalhammer-Straße 24, T: 03136 619 64

www.dunst-hydraulik.com

Neue gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen

BMK-Erlass vom 20. Juli 2023 zur neuen gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen; Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der EK

Die neue EU-Formel zur Risikoeinstufung gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission vom 2. Mai 2022 zur Festlegung von Regeln für die Anwendung der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen ist seit 23. Juli 2023 anzuwenden.

Seit Anwendung der neuen Formel beginnt die Risikoeinstufung für alle Unternehmen wieder von Neuem und alle Unternehmen starten mit einer Risikoeinstufung von Null!

Aufgrund der neuen Vorgaben der EU-Durchführungsverordnung 2022/695 gibt es folgende Änderungen:

- Es werden nur mehr 2 Jahre betrachtet und nicht 3.
- Es entfällt der bisherige Gewichtungsfaktor für das Jahr der Begehung.

- VSI werden mit Faktor 30 statt bisher 40 gewichtet, dafür werden MSI mit dem Faktor 90 statt bisher 40 gewichtet.
- Neu ist, dass auch die Anzahl der auf dem Unternehmensgelände durchgeführten Kontrollen berücksichtigt werden muss.
- Neu ist, dass auch die Anzahl der bei einer Kontrolle überprüften Fahrzeuge berücksichtigt werden muss.
- Neu ist, dass auch Übertretungen der VO 561/2006 und 165/2014, die bei Betriebskontrollen festgestellt und auf Basis des AZG oder des ARG bestraft werden, berücksichtigt werden (außer solchen, die aufgrund der Bestrafung des Lenkers bereits dem Unternehmen zugerechnet und berücksichtigt worden sind).
- Neu ist der Gewichtungsfaktor 0,9, wenn bei einer Betriebskontrolle festgestellt wird, dass die gesamte Flotte mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet ist.

Anders als bisher erfolgt die Risikoeinstufung nicht nach bestimmten Prozentrelationen, sondern nach konkreten Punktezahlen:

- Betreiber, die nicht kontrolliert wurden (graue Gruppe)
- 0–100 Punkte: Betreiber mit geringem Risiko (grüne Gruppe)
- 101–200 Punkte: Betreiber mit mittlerem Risiko (gelbe Gruppe)
- 201 Punkte oder mehr: Betreiber mit hohem Risiko (rote Gruppe).

Erfreulicherweise soll auch (voraussichtlich im Herbst) unserem Wunsch nach einer automatischen Verständigung der Unternehmen nachgekommen werden.

Die Unternehmen sollen bei Änderung ihres Risikowertes per Mail benachrichtigt werden. Dafür werden die E-Mail-Adressen in den Kontaktdaten des USP (Unternehmensservice-Portal) genutzt werden.



fahrtechnik
ÖAMTC



Berufskraftfahrer Weiterbildung

- Brems- und Sicherheitstechnik
- Eco Training
- Training Ladungssicherung
- Training Recht
- Training Gesundheit & Ergonomie

C95/D95 Trainings und ADR Auffrischkurse jederzeit möglich.
Praxisnah und praxisorientiert.

Infos & Buchung:

ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang/Lebring | fahrtechnik.lebring@oeamtc.at | Tel. +43 3182 401 65 32800
ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Kalwang | fahrtechnik.kalwang@oeamtc.at | Tel. +43 3846 200 90 32500



www.oeamtc.at/fahrtechnik

Für aktives Fahren

Erlass; neue gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen; Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der EK

1. Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 vom 2. Mai 2022, ABl. Nr. L 129 S 33, hat die Kommission (EK) eine gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen festgelegt. Diese Durchführungsverordnung ist am 3. Mai 2022 im Amtsblatt veröffentlicht worden und lt. ihres Art. 2 am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft getreten. Das war somit am 23. Mai 2022. Gemäß Artikel 23 letzter Absatz der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in der durch Artikel 1 Z 14 der Verordnung (EU) 2020/1055 geänderten Fassung gilt die Anforderung der Einbeziehung der Risikoeinstufung der Unternehmen in die einzelstaatlichen elektronischen Register nach Ablauf von 14 Monaten nach dem Inkrafttreten des entsprechenden Durchführungsrechtsakts, also ab dem 23. Juli 2023. Streng betrachtet bezieht sich diese Übergangsregelung mit den 14 Monaten (Art. 23 letzter Absatz der VO (EG) Nr. 1071/2009 idF der VO (EU) 2020/1055) zwar nur auf die Ersichtlichmachung der Risikoeinstufung in den nationalen Registern, jedoch hat die EK in einer seinerzeitigen E-Mail auf eine 14-monatige Übergangsphase verwiesen, um den MS die Möglichkeit zu geben, ihre bestehenden Risikoeinstufungssysteme an die neue Formel anzupassen. Somit erfolgte die Umstellung auf die neue gemeinsame Formel am 23. Juli 2023.

2. Die Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der EK ist direkt anzuwenden und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Es bedarf keiner speziellen Umsetzungsvorschriften. Dadurch wird den Bestimmungen des § 103c KFG zum Teil und des § 60a KDV zur Gänze derogiert.

3. Die Durchführungsverordnung enthält keine Vorschriften zur Überleitung des bisherigen Risikoeinstufungssystems in das neue System. In einer Sitzung des Road Transport Committee am 11. März 2022 hat die EK erklärt, dass eine retroaktive Anwendung der Durchführungsverordnung und somit der neuen Formel nicht möglich ist und dass Eintragungen im bisherigen Risikoeinstufungssystem nicht in das neue System übernommen werden können. Somit beginnt ab Anwendung der neuen Formel die Risikoeinstufung für alle Unternehmen wieder neu und alle Unternehmen starten mit einer Risikoeinstufung von Null.

4. Aufgrund der neuen Vorgaben der EU-Durchführungsverordnung gibt es folgende Änderungen im Risikoeinstufungssystem:

- Es werden nur mehr 2 Jahre betrachtet und nicht 3.
- Es entfällt der bisherige Gewichtungsfaktor für das Jahr der Begehung.

- VSI (very serious infringements) werden mit Faktor 30 statt bisher 40 gewichtet.
- MSI (most serious infringements) werden mit dem Faktor 90 statt bisher 40 gewichtet.
- Neu ist, dass auch die Anzahl der auf dem Unternehmensgelände durchgeführten Kontrollen berücksichtigt werden muss.
- Neu ist, dass auch die Anzahl der bei einer Kontrolle überprüften Fahrzeuge berücksichtigt werden muss.
- Neu ist, dass auch Übertretungen der VO (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, die bei Betriebskontrollen festgestellt und auf Basis des AZG oder des ARG bestraft werden, berücksichtigt werden müssen (außer solchen, die aufgrund der Bestrafung des Lenkers bereits dem Unternehmen zugerechnet und berücksichtigt worden sind).
- Neu ist der Gewichtungsfaktor 0,9, wenn bei einer Betriebskontrolle festgestellt wird, dass die gesamte Flotte mit einem intelligenten Fahrtschreiber ausgerüstet ist.

Anders als bisher erfolgt die Risikoeinstufung nicht nach bestimmten Prozentrelationen, sondern nach konkreten Punktezahlen:

- Betreiber, die nicht kontrolliert wurden (graue Gruppe)
- 0–100 Punkte: Betreiber mit geringem Risiko (grüne Gruppe)
- 101–200 Punkte: Betreiber mit

mittlerem Risiko (gelbe Gruppe)
→ 201 Punkte oder mehr: Betreiber mit hohem Risiko (rote Gruppe).

5. Der Großteil dieser Änderungen wird durch programmtechnische Lösungen seitens des BRZ in der Kontrolldatenbank (KDB) des Verkehrsunternehmensregister (VUR) umgesetzt und es bedarf dafür keinerlei Änderungen der bisherigen Vorgangsweisen bei den Behörden.

6. Auch hinsichtlich der Straßenkontrollen ergibt sich keine Änderung. Die Vorgangsweisen bei Positivkontrollen und Eintragung der Verstöße nach rechtskräftigen Bestrafungen des Lenkers bleiben unverändert. Es sind die nach 23. Juli rechtskräftig gewordenen Verstöße unverändert einzutragen.

7. Änderungen ergeben sich aber aufgrund der nunmehr vorgesehenen Einbeziehung der Betriebskontrollen (Anzahl der Kontrollen, Anzahl der bei einer Einzelkontrolle kontrollierten Fahrzeuge, rechtskräftige Bestrafungen wegen Übertretungen der VO (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, die bei Betriebskontrollen festgestellt und auf Basis des AZG oder des ARG geahndet worden sind).

7.1. Durchgeführte Betriebskontrollen werden von der Arbeitsinspektion unter Angabe des Kontrolldatums in das System eingemeldet. Dabei wird auch die Anzahl der bei dieser Kontrolle (Einzelkontrolle) überprüften Fahrzeuge angegeben und automatisch im System bei dem jeweiligen Unternehmen vermerkt. Weiters wird von der Arbeitsinspektion auch angegeben, ob die gesamte Flotte mit einem intelligenten Fahr-

tenschreiber ausgerüstet ist. Falls ja, wird der Gewichtungsfaktor 0,9 in der Berechnung automatisch berücksichtigt.

7.2. Die Betriebskontrollen werden vorerst stets wie „Positivkontrollen“ (wie im BPP-System der Polizei) übernommen, da zum Zeitpunkt der Kontrolle durch die Arbeitsinspektion noch keine rechtskräftige Bestrafung vorliegt. Sie werden in der Berechnung aber erst berücksichtigt, wenn die Verstöße eingegeben werden. Erst wenn nach Rechtskraft des Strafbescheides auf Basis des AZG oder des ARG die jeweiligen Verstöße aufgrund der Anzeige nach einer bestimmten Betriebskontrolle von der Behörde in die KDB eingegeben werden, wird der aufgrund der Gewichtung der Verstöße sich ergebende Wert durch die Anzahl der bei dieser Einzelkontrolle im Unternehmen kontrollierten Fahrzeuge dividiert. Diese Verstöße sind von der Behörde erst dann einzugeben, wenn die zum Strafbescheid korrespondierende Kontrollmitteilung der Arbeitsinspektion im System aufscheint.

7.3. Für diese Übertretungen der VO (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, die auf Basis der Strafnorm des § 28 Abs. 5 AZG bzw. des § 27 Abs. 2 ARG geahndet werden, wurden neue Strafcodes in die KDB aufgenommen. Die Einstufung nach Schweregrad erfolgt gemäß § 28 Abs. 6 AZG bzw. § 27 Abs. 2c ARG auch nach Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG und ist somit gleich wie bei den schon bisher vorgesehenen Übertretungen.

7.4. Lt. Abs. 9 letzter Satz im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 darf jeder Verstoß in

der Formel nur einmal angerechnet werden. Eine Doppelverwertung von Verstößen ist somit nicht zulässig. Wenn eine Übertretung durch den Lenker auf Basis der Strafnorm des § 134 KFG bereits geahndet und dem Unternehmen in der KDB bereits zugerechnet worden ist, darf diese Übertretung, falls sie nach einer Betriebskontrolle angezeigt wird und der Unternehmer nach AZG oder ARG bestraft wird, nicht neuerlich im Risikoeinstufungssystem berücksichtigt werden. Das ist von den Behörden bei der Eintragung von Verstößen nach Betriebskontrollen zu beachten.

7.4.1. Um das für die Behörden möglichst einfach handhabbar zu gestalten, wird den Sachbearbeitern angezeigt, ob die jeweilige Strafe in der VUR-KDB bereits eingetragen und dem Unternehmen zugerechnet ist.

Dazu wird als Hilfestellung für die Eintragung von Verstößen aufgrund von Betriebskontrollen eine Kurzansicht, von bereits vermerkten Verstößen (nach Straßenkontrollen) mit dem Datum der Übertretung, den dazugehörigen Strafcodes und den Lenkerdaten angezeigt.

8. In einem nächsten Update des Systems, das für den Herbst geplant ist, soll auch eine automatische Verständigung der Unternehmen vorgesehen werden. Die Unternehmen sollen bei Änderung ihres Risikowertes per Mail benachrichtigt werden. Dafür sollen die E-Mail-Adressen in den Kontaktdaten des USP (Unternehmensservice-Portal) genutzt werden.

Für die Bundesministerin:
Dr. Wilhelm Kast



DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2022/695 DER KOMMISSION vom 2. Mai 2022

zur Festlegung von Regeln für die Anwendung der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen

Die Europäische Kommission –
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Auf-

hebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (1), insbesondere auf Artikel 9 Absatz 1 Unterabsatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Eine wirksame und kosteneffiziente Durchsetzung der Rechtsvorschriften der Union für den Straßenverkehr ist für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, der Arbeitsbedingungen und des Sozialschutzes der Fahrerinnen und Fahrer sowie für die Gewährleistung eines

fairen Wettbewerbs zwischen den Straßenverkehrsunternehmen von zentraler Bedeutung.

(2) Von Mitgliedstaaten eingeführte nationale Risikoeinstufungssysteme, mit denen die Kontrollen gezielter auf Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung ausgerichtet werden, basieren auf unterschiedlichen nationalen Berechnungsmethoden. Dies hat negative Folgen für die Vergleichbarkeit und den Austausch von Informationen über die Risikobe-

wertung im Rahmen der grenzüberschreitenden Durchsetzung.

(3) Nach Artikel 9 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/22/EG muss die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung eines Unternehmens festlegen.

(4) Bei der Festlegung dieser Formel sollte die Kommission alle Verstöße berücksichtigen, die Einfluss auf die Risikoeinstufung der Unternehmen haben können, darunter Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates (2), die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates (3) und nationale Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (4) sowie die in Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (5) genannten Verstöße.

(5) In der gemeinsamen Formel sollten die Anzahl, Schwere und Häufigkeit von Verstößen, die Ergebnisse von Kontrollen, bei denen keine Verstöße festgestellt wurden, sowie die Tatsache berücksichtigt werden, ob ein Straßenverkehrsunternehmen in allen seinen Fahrzeugen einen in-

telligenten Fahrtenschreiber gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 einsetzt.

(6) Die gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung eines Unternehmens sollte wesentlich zur Harmonisierung der Durchsetzungspraktiken in der gesamten Union beitragen und dabei sicherstellen, dass alle Fahrerinnen und Fahrer sowie Verkehrsunternehmen bei Kontrollen und Sanktionen im Rahmen der anwendbaren Unionsvorschriften gleich behandelt werden.

(7) Wenn die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen die Verarbeitung personenbezogener Daten umfassen, sollte dies in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der Union über den Schutz personenbezogener Daten erfolgen, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates (6) und gegebenenfalls der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (7).

(8) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eingesetzten Ausschusses –

hat folgende Verordnung erlassen:

Artikel 1
Die gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung eines Verkehrsunternehmens und die Bestimmungen für ihre Anwendung sind im Anhang festgelegt.

Artikel 2
Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 2. Mai 2022

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN



(1) ABL. L 91 vom 29.3.2019, S. 45.
(2) Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).
(3) Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).
(4) Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).
(5) Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).
(6) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).
(7) Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37).

GEMEINSAME FORMEL FÜR DIE BERECHNUNG DER RISIKOEINSTUFUNG VON VERKEHRSUNTERNEHMEN UND BESTIMMUNGEN FÜR IHRE ANWENDUNG

(1) Die allgemeine Risikoeinstufung eines Verkehrsunternehmens wird anhand der folgenden gemeinsamen Formel berechnet:

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{i_{MSI}} \times v_{MSI} + n_{i_{VSI}} \times v_{VSI} + n_{i_{SI}} \times v_{SI} + n_{i_{MI}} \times v_{MI}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

Dabei gilt:

- R — allgemeine Risikoeinstufung des Unternehmens
- n — Anzahl der Verstöße einer bestimmten Art je Einzelkontrolle (alle Arten von Kontrollen)
- i — Einzelkontrolle
- v — gewichtete Punktzahl nach Art/Schwere des Verstoßes (MI/SI/VSI/MSI)
- MSI — schwerwiegendster Verstoß (most serious infringement)
- VSI — sehr schwerwiegender Verstoß (very serious infringement)
- SI — schwerwiegender Verstoß (serious infringement)
- MI — geringfügiger Verstoß (minor infringement)
- N — Anzahl der bei einer Einzelkontrolle kontrollierten Fahrzeuge
- r — Gesamtzahl der Kontrollen des Unternehmens
- g — Gewichtungsfaktor für die Verwendung des intelligenten Fahrtenschreibers gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014

- (2) Bei der Anwendung der gemeinsamen Formel sind folgende Grundsätze und Elemente zu beachten:
- (3) Jeder Verstoß wird in der Formel während eines Zeitraums von zwei Jahren angerechnet.
- (4) Auf der Grundlage ihrer Punktzahl werden Verkehrsunternehmen folgenden Risikogruppen zugeordnet:
 - Betreiber, die nicht kontrolliert wurden (graue Gruppe)
 - 0–100 Punkte: Betreiber mit geringem Risiko (grüne Gruppe)
 - 101–200 Punkte: Betreiber mit mittlerem Risiko (gelbe Gruppe)
 - 201 Punkte oder mehr: Betreiber mit hohem Risiko (rote Gruppe)
- (5) Die gewichtete Punktzahl für eine Einzelkontrolle („i“) wird anhand der folgenden Gewichtungsfaktoren („v“) für die einzelnen Arten von Verstößen berechnet:
 - MI = 1
 - SI = 10
 - VSI = 30
 - MSI = 90
- (6) In der endgültigen Risikoeinstufung eines Unternehmens wird die Gesamtzahl der sowohl auf der Straße als auch auf dem Unternehmensgelände durchgeführten Kontrollen („r“) berücksichtigt, einschließlich Kontrollen, bei denen keine Verstöße festgestellt wurden.
- (7) Kontrollen, bei denen keine Verstöße festgestellt werden, werden mit null Punkten gewertet.
- (8) In der gewichteten Punktzahl einer Einzelkontrolle werden alle kontrollierten Fahrzeuge („N“) berücksichtigt.
- (9) Das in der gemeinsamen Formel zu berücksichtigende Datum des Verstoßes ist das Datum, an dem der Verstoß endgültig festgestellt wurde, d. h. keiner Überprüfung mehr unterliegt. Jeder Verstoß wird in der Formel nur einmal angerechnet.
- (10) Wird bei einer Kontrolle auf dem Unternehmensgelände des Verkehrsunternehmens festgestellt, dass die gesamte Flotte mit dem intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ausgerüstet ist, wird die Endpunktzahl mit dem Faktor 0,9 („g“) multipliziert.

Änderung der Lenker:innen-Ausnahmeverordnung (L-AVO)

Am 30. August 2023 wurde im BGBl. II Nr. 254/2023 eine Änderung der Lenker:innen-Ausnahmeverordnung (L-AVO) veröffentlicht. Die konsolidierte Fassung finden Sie unter <http://tinyurl.com/39ydsshc>

Es wurde die Ausnahme für Fahrzeuge mit Elektroantrieb mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 4.250 kg insofern abgeändert, dass diese nun im Umkreis von 100 km (statt bisher 50 km) vom Standort des Unternehmens gilt:

§ 2. Die Lenker:innen folgender Fahrzeuge werden von der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 gemäß Artikel 3 Abs. 2 sowie von der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gemäß Artikel 13 Abs. 1 zur Gänze freigestellt:

- 1. Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt oder ohne Lenker bzw. Lenkerin angemietet werden, sofern auf das Arbeitsverhältnis das AZG anzuwenden ist;
- 2. land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die für land- oder forstwirtschaftliche Tätigkeiten eingesetzt werden, und zwar in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least, sofern auf das Arbeitsverhältnis das AZG anzuwenden ist;
- 3. Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht und zur Fahrprüfung zwecks Erlangung des Führerscheins oder eines beruflichen Befähigungsnachweises dienen, sofern diese Fahrzeuge nicht für die gewerbliche Personen- oder Güter-

beförderung benutzt werden. Die Pflicht zum Einbau eines Kontrollgerätes zu Schulungszwecken gemäß § 114 Abs. 4a Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG), BGBl. Nr. 267, in der jeweils geltenden Fassung, bleibt unberührt;

- 4. Spezialfahrzeuge, die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schausteller-gewerbes transportieren;
- 5. speziell ausgerüstete Projektfahrzeuge für mobile Projekte, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken dienen;
- 6. Fahrzeuge, die ausschließlich auf Straßen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals benutzt werden;
- 7. Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 km für die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden;
- 8. Fahrzeuge mit zehn bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nichtgewerblichen Personenbeförderung verwendet werden;
- 9. Fahrzeuge mit Elektroantrieb mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 4.250 kg, die im Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung verwendet werden.

Die Änderung trat mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft.

Die Kilometergrenzen in der Lenker:innen-Ausnahmeverordnung

(L-AVO) sowie im KFG passen nun zusammen. Denn bereits im April wurde die Kilometergrenze im KFG angepasst:

§ 24 KFG

(2) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3.500 kg und Omnibusse müssen mit geeigneten Fahrtsschreibern und Wegstreckennessern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, dass sie nicht von Unbefugten in Betrieb oder außer Betrieb gesetzt werden können;

[...] Ein in das Fahrzeug eingebautes Kontrollgerät (Verordnung (EU) Nr. 165/2014) ersetzt den Fahrtsschreiber. Fällt das Fahrzeug unter eine der Ausnahmen des Abs. 2b Z 1 und 2 oder des Artikels 3 lit. aa bis i der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, so muss der Fahrtsschreiber/das Kontrollgerät lediglich zum Zwecke der Geschwindigkeitskontrolle verwendet werden. Es ist ein geeignetes Schaublatt einzulegen, in welches der Name des Lenkers nicht eingetragen werden muss.

[...] (2b) Im Sinne von Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und von Artikel 3 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 werden folgende Fahrzeuge von der Anwendung dieser Verordnungen 1. ganz freigestellt:
j) Fahrzeuge mit Elektroantrieb mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 4.250 kg, die im Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung verwendet werden;



Novelle Bundes-Energieeffizienzgesetz

Am 13. Juni 2023 ist das österreichische Energieeffizienzgesetz im Nationalrat mit einfacher Mehrheit beschlossen worden. Dieses Gesetz stellt die rechtliche Grundlage für die notwendigen Einsparungsziele und die dafür erforderlichen Maßnahmen dar.

Nachdem das Energieeffizienz-Reformgesetz gescheitert ist, konnte nun die Novelle des Bundes-Energieeffizienzgesetzes 2014 beschlossen werden. Für das ursprünglich vorgesehene Gesetz konnte keine Zweidrittelmehrheit gefunden werden.

Die meisten Bestimmungen wurden beibehalten und sind nun als eigener Teil in das bisher bestehende Energieeffizienzgesetz eingefügt. Da dies noch in Kraft ist, obwohl dessen Bestimmungen bereits mit 2020 ausgelaufen waren, wurde mit diesem Vorgehen eine Verfassungsbestimmung vermieden und das Gesetz konnte mit einfacher Mehrheit am 1. Juni 2023 im Parlament beschlossen werden. Die WKÖ hat dabei einen wesentlichen Beitrag geleistet und damit ein Vertragsverletzungsverfahren samt Strafzahlungen verhindert.

Die wichtigsten Punkte sind im nachfolgenden Text zusammengefasst:

Verpflichtende Einsparungsziele

Eine der wesentlichsten Bestimmungen aus dem Gesetz sind die verpflichtenden Energieeffizienzziele. Das indikative Ziel für den Endenergieverbrauch eines Regelenergiejahres wurde für 2030 auf 920 Petajoule, anstelle von 1.050 PJ, festgelegt. Die Ziele für kumulierte Endenergieeinsparungsmaßnahmen betragen 650 PJ (bis Ende 2030), wovon 250 PJ mit Bundesmitteln finanziert werden und 400 PJ aus strategischen Maßnahmen kommen sollen. Genaue Details dazu sollen durch eine, bis 2024 zu erarbeitende Strategie von Bund und Ländern, spezifiziert

werden. Die Maßnahmen zur Zielerreichung werden von der E-Control nach den gleichen Maßstäben bewertet. Die verpflichtende Aufteilung der Ziele auf Bund und die jeweiligen Länder wurde nicht übernommen, da dies nur mit Verfassungsbestimmung möglich ist.

Aus für Lieferantenverpflichtung – Einführung von Beratungsstellen

Eine wesentliche Neuerung aus der Novelle ist das Ende der Lieferantenverpflichtung. Dafür hat sich die WKÖ seit Jahren stark gemacht. Stattdessen müssen Energielieferunternehmen nun Beratungsstellen für Haushalte einrichten. Diese Beratungen müssen kostenlos über telefonische Servicestellen während

Foto: © peshkova / adobestock.com

der üblichen Geschäftszeiten angeboten werden. Unternehmen die 35 GWh an Haushalte geliefert haben müssen zusätzlich eine Beratungsstelle zu Energieverbrauch, -einsparung, -kosten und -preisentwicklungen einrichten. Zusätzlich müssen entsprechende Informationen zum Energiesparen auf der Website veröffentlicht werden. Überwacht wird die Umsetzung dieser Verpflichtungen von einer Monitoring-Behörde. Bei Nicht-Erfüllung der Verpflichtungen drohen Verwaltungsstrafen bis zu 50.000 Euro.

Koordinierungsstelle zur Bekämpfung von Energiearmut

Neu eingeführt wird eine Koordinierungsstelle zur Bekämpfung von

Energiearmut beim Klima- und Energiefonds. Diese soll durch Koordinierung der unterschiedlichen Behörden, Gebietskörperschaften, Energielieferunternehmen und Energieberatungs- und oder sozialen Einrichtungen die Maßnahmen bündeln und dadurch für einen besseren Zugang zu diesen Maßnahmen sorgen.

Anrechnung von Maßnahmen im fossilen Bereich

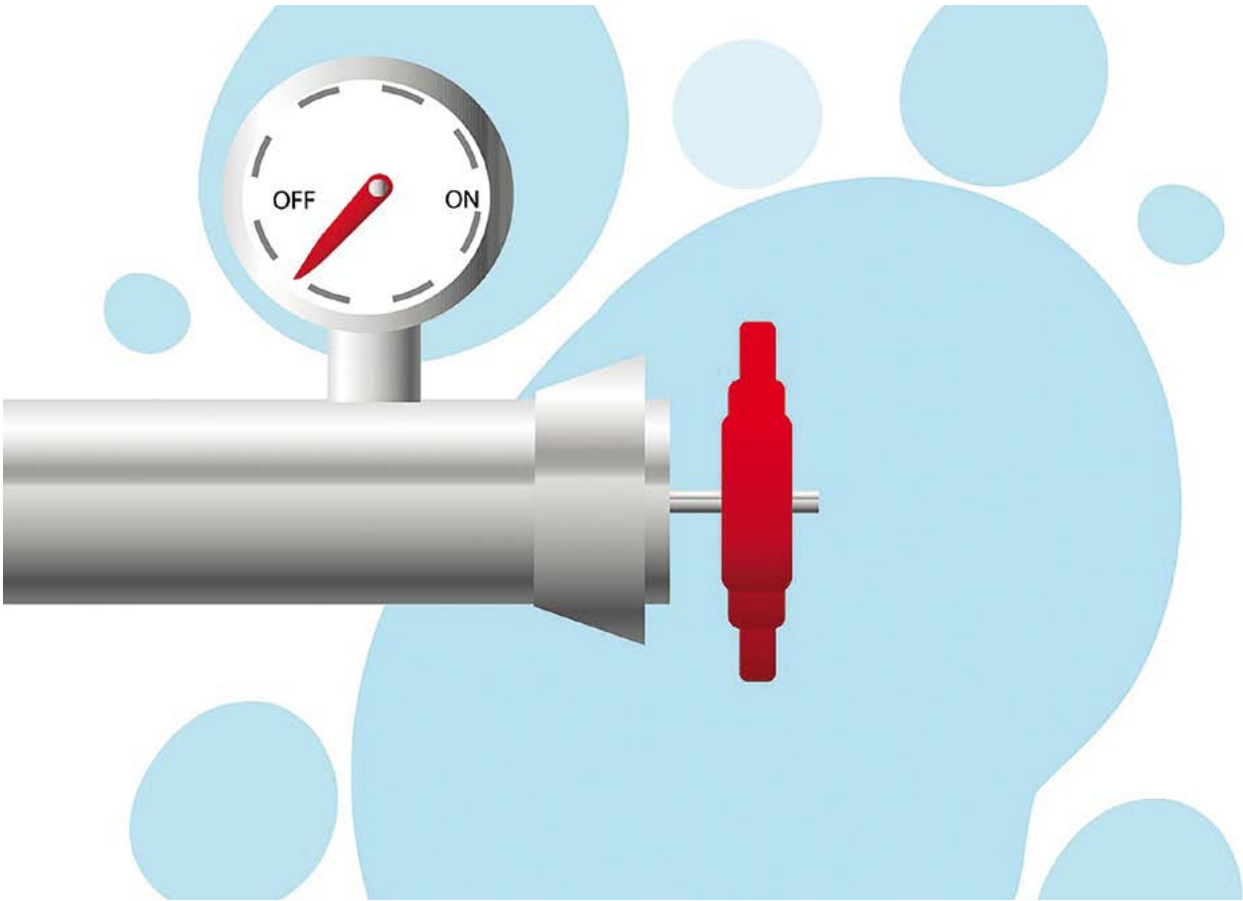
Wir konnten sicherstellen, dass Maßnahmen von Unternehmen, die im Prozessbereich gesetzt werden und eine Amortisationsdauer von 15 Jahren haben, auch dann angerechnet werden, wenn diese im fossilen Bereich gesetzt werden.

Weitere Maßnahmen

Die verpflichtenden Energieaudits sollen weitergeführt werden. Gemäß Wirkungsfolgenabschätzung sind rund ca. 2.000 große Unternehmen von der Verpflichtung betroffen, ein Energieaudit durchzuführen bzw. ein anerkanntes Managementsystem einzuführen und aufrechtzuerhalten.

Auch der Bund soll in seinem Wirkungsbereich, inklusive der Bundesimmobiliengesellschaft, ebenfalls konkrete Energieeffizienzmaßnahmen setzen und richtet Energieberater:innen ein.

Die E-Control soll die neue Monitoring-Behörde werden. Darüber hinaus soll sie eine elektronische Plattform betreiben, mit der die Maßnahmen gemäß Methodendokument berichtet und bewertet werden sollen.



Nachtfahrverbot für Lkw (>3,5 t) seit 1. September 2023 beim Grenzübergang Tisis/Schaanwald

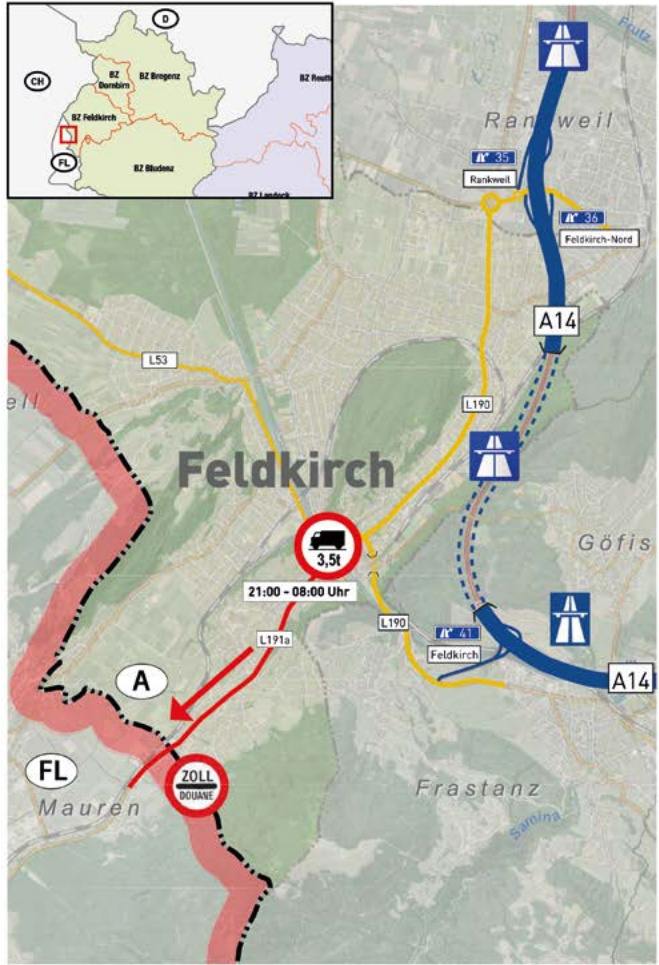
Aufgrund des täglichen Lkw-Staus vor dem Grenzübergang Tisis/Schaanwald verhängt die Behörde seit 1. September 2023 auf der L 191a vom Busbahnhof in Feldkirch bis zur Staatsgrenze zwischen 21 bis 8 Uhr ein

Fahrverbot für Lkw > 3,5 t. Ziel ist es, die am Zollamtsplatz übernachtenden und die am Morgen anfahrenen Lkw zeitlich zu entflechten und den Grenzverkehr damit zu verflüssigen.

Grenzübergang TISIS/SCHAANWALD FAHRVERBOT FÜR LKW (>3,5T) 21:00 - 8:00 Uhr



Wirtschaftskammer Vorarlberg | Sparte Transport und Verkehr
Wichnergasse 9 | 6800 Feldkirch
+43 5522 305 254 | verkehr@wkv.at | <https://wko.at/vlb/verkehr>



DEUTSCH
NEU ab 01.09.2023!
Information zur Anfahrt zum Grenzübergang Tisis/Schaanwald (A/FL)

Ab 01.09.2023 gilt in der Zeit zwischen 21:00 Uhr und 08:00 Uhr ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen auf der L191a in Fahrtrichtung Liechtenstein von der Kreuzung L190/L191a/L53 in Feldkirch bis zum Grenzübergang Tisis/Schaanwald.

Eine Zufahrt zum Zollamt mit Lkw ist auf österreichischer Seite zwischen 21:00 Uhr und 08:00 Uhr nicht mehr möglich!

ENGLISH
NEW from 01.09.2023!
Information on the approach to the border crossing Tisis/Schaanwald (A/FL)

As of 01.09.2023, there will be a driving ban for heavy goods vehicles with a maximum permitted total weight of more than 3.5 tonnes on the L191a in the direction of Liechtenstein from the junction L190/L191a/L53 in Feldkirch to the border crossing Tisis/Schaanwald between 09:00 p.m. and 08:00 a.m.

Access to the customs office by lorry is no longer possible on the Austrian side between 09:00 p.m. and 08:00 a.m.!

FRANÇAIS - NOUVEAU à partir du 01.09.2023!
Information sur l'accès au poste frontière de Tisis/Schaanwald (A/FL)
À partir du 01.09.2023, la circulation des poids lourds d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes sera interdite entre 21h00 et 08h00 sur la L191a en direction du Liechtenstein, du croisement L190/L191a/L53 à Feldkirch jusqu'au poste frontière de Tisis/Schaanwald.
L'accès au bureau de douane avec des camions n'est plus possible du côté autrichien entre 21h00 et 08h00!

TÜRKÇE - 01.09.2023 tarihinden itibaren YENİ düzenleme!
Tisis/Schaanwald (A/FL) sınır kapısına yaklaşım hakkında bilgiler
01.09.2023 tarihinden itibaren, izin verilen azami toplam ağırlığı 3,5 tondan fazla olan ağır yük araçları için L191a'da Liechtenstein yönünde Feldkirch'teki L190/L191a/L53 kavşağından Tisis/Schaanwald sınır kapısına kadar saat 21:00 ile 08:00 arasında sürüş yasası uygulanacaktır.
Avusturya tarafında 21:00 ile 08:00 saatleri arasında kamyonla gümrük idaresine erişim artık mümkün değildir!

ČEŠTINA - NOVINKA od 01.09.2023!
Informace o přijezdu k hraničnímu přechodu Tisis/Schaanwald (A/FL)
Od 01.09.2023 platí na silnici L191a ve směru na Lichtenštejnsko od křižovatky L190/L191a/L53 ve Feldkirchu po hraniční přechod Tisis/Schaanwald v době od 21:00 do 08:00 zákaz vjezdu těžkých nákladních vozidel s největší povolenou celkovou hmotností nad 3,5 tuny. Přístup k celnímu úřadu nákladním automobily již není na rakouské straně mezi 21:00 a 08:00 možný!

ROMÂNĂ - NOU din 01.09.2023!
Informații privind apropierea de punctul de trecere a frontierei Tisis/Schaanwald (A/FL)
Începând cu 01.09.2023, va exista o interdicție de circulație pentru vehiculele grele de marfă cu o greutate totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone pe L191a în direcția Liechtenstein, de la intersecția L190/L191a/L53 în Feldkirch până la punctul de trecere a frontierei Tisis/Schaanwald, între orele 21:00 și 08:00. Accesul la biroul vamal cu camionul nu mai este posibil pe partea austriacă între orele 21:00 și 08:00!

POLSKA - NOWOŚĆ od 01.09.2023 r.!!!
Informacje dotyczące dojazdu do przejścia granicznego Tisis/Schaanwald (A/FL)
Od 01.09.2023 r. na drodze L191a w kierunku Liechtensteinu od skrzyżowania L190/L191a/L53 w Feldkirch do przejścia granicznego Tisis/Schaanwald w godzinach 21:00 - 08:00 będzie obowiązywał zakaz jazdy dla pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony. Dojazd do urzędu celnego samochodem ciężarowym nie jest już możliwy po stronie austriackiej w godzinach 21:00 - 08:00!

SLOVENŠČINA - NOVO od 01.09.2023!
Informacije o približevanju mejnemu prehodu Tisis/Schaanwald (A/FL)
Od 01.09.2023 bo na cesti L191a v smeri Lihtenštajna od križišča L190/L191a/L53 v Feldkirchu do mejnega prehoda Tisis/Schaanwald med 21:00 in 08:00 veljala prepoved vožnje za težka tovorna vozila z največjo dovoljeno skupno maso nad 3,5 tone. Dostop do carinskega urada s tovornim vozilom na avstrijski strani med 21:00 in 08:00 ni več mogoč!

РУССКИЙ - НОВОЕ с 01.09.2023!
Информация о подъезде к пограничному переходу Тисис/Шанвальд (A/FL)
Начиная с 01.09.2023 года, с 21:00 до 08:00 вводится запрет на движение большегрузных автомобилей с максимальной разрешенной общей массой более 3,5 тонн по автодороге L191a в направлении Лихтенштейна от перекрестка L190/L191a/L53 в Фельдкирхе до пограничного перехода Тисис/Шанвальд. С 21:00 до 08:00 подъезд к таможенному пункту на грузовом автомобиле с австрийской стороны больше невозможен!

BIELARUSKI - NAVINKA ad 01.09.2023!
Informacja ab tym, jak dabraca da pamieznaha pierachodu Cisis/Schanvald (A/FL)
Z 1 vierasnia 2023 hoda z 21.00 da 8.00 budzie zabaronieny ruch hruzavych aŭtambiliaŭ z dazvolienaj maksimalnaj ahulnaj masaj bolš za 3,5 tony pa L191a ŭ napramku Lihtenštejna ad L190/L191a/ Skryžavannie L53 u Fielckirchu da pamieznaha pierachodu Cisis/Schanvald. Z 21.00 da 8.00 z aŭstryjskaha boku prajezd na mytniu z hruzavikom bolš niemahčymy!

MAGYAR - ÚJ 01.09.2023-tól!
Tisis/Schaanwald (A/FL) határátelköhely megközelítésével kapcsolatos információk
2023.09.01-től a 3,5 tonnánál nagyobb megengedett legnagyobb össztömegű nehéz tehergépjárművek számára az L191a autópályán Liechtenstein irányában a feldkirchi L190/L191a/L53 csomóponttól a Tisis/Schaanwald határátelkölig 21:00 és 08:00 óra között tilos lesz a közlekedés. Az osztrák oldalról 21:00 és 08:00 óra között a vámhivatalhoz tehergépkocsival már nem lehet eljutni!

БЪЛГАРСКИ - НОВО от 01.09.2023 г.!
Информация за подхода към граничния пункт Тисис/Шанвальд (A/FL)
От 01.09.2023 г. ще има забрана за движение на тежкотоварни автомобили с максимално допустимо общо тегло над 3,5 тона по магистрала L191a в посока Лихтенщайн от кръстовището L190/L191a/L53 във Фелдкирх до граничния пункт Тисис/Шанвальд между 21:00 и 08:00 часа. Достъпът до митническото бюро с камион вече не е възможен от австрийска страна между 21:00 и 08:00 часа!

УКРАЇНСЬКА - НОВИНКА з 01.09.2023!
Інформація про підїзд до прикордонного переходу Тісис/Шанвальд (A/FL)
З 01.09.2023 р. буде заборонено рух великогазових транспортних засобів з максимально дозвеною загальною масою понад 3,5 тони по автобану L191a в напрямку Ліхтенштейну від перехрестя L190/L191a/L53 у Фельдкірхе до прикордонного переходу Тісис/Шанвальд з 21:00 до 08:00. Підїзд вантажного транспорту до митниці з австрійської сторони з 21:00 до 08:00 більше не можливий!

SLOVENSKÁ - NOVINKA od 01.09.2023!
Informácie o prístupe k hraničnému priechodu Tisis/Schaanwald (A/FL)
Od 01.09.2023 platí na ceste L191a v smere do Lichtenštajnska od križovatky L190/L191a/L53 vo Feldkirchu po hraničný priechod Tisis/Schaanwald v čase od 21:00 do 08:00 zákaz jazdy pre ťažké nákladné vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 tony. Prístup k colnému úradu kamiónom už nie je na rakúskej strane medzi 21:00 a 08:00 možný!

EESTI - UUS alates 01.09.2023!
Teave Tisis/Schaanwaldi (A/FL) piiripunktile lähenemise kohta
Alates 01.09.2023 kehtib sõidukeel raskeveokitele, mille suurim lubatud täismass on üle 3,5 tonni, L191a-L Liechtensteini suunas alates Feldkirchi ristmikust L190/L191a/L53 kuni piiripunkti Tisis/Schaanwald ajavahemikul 21:00 kuni 08:00. Austria poolel ei ole ajavahemikul 21:00 kuni 08:00 enam võimalik pääseda veoautoga tolliasutusse!

LATVIEŠU - Informācija par piekļuvi Tisis/Saanvaldes robežšķērsošanas vietai (A/FL)
No 01.09.2023. uz L191a no krustojuma L190/L191a/L53 Feldkirhā līdz robežšķērsošanas vietai Tisis/Schaanwald no plkst. 21:00 līdz 08:00 būs aizliegums braukt smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuru pilna masa pārsniedz 3,5 tonnas, Lihtenšteinas virzienā. No plkst. 21:00 līdz 08:00 Austrijas pusē vairs nav iespējama piekļuve muitas iestādei ar kravas automašīnu!

LIETUVIŠKAS - NAUJIENA nuo 2023 09 01!
Informacija apie privažiavimą prie Tisio/Saanvaldo (A/FL) sienos perėjos
Nuo 2023 09 01 sunkiasvoriems kroviniems transporto priemonėms, kurių bendroji leistina masė didesnė kaip 3,5 t, bus draudžiama važiuoti L191a keliu Lihtenšteino kryptimi nuo L190/L191a/L53 sankryžos Feldkirche iki Tisis/Saanvaldo pasienio perėjos nuo 21:00 iki 8:00 val. Nuo 21:00 iki 08:00 Austrijos pusėje į muitinės įstaigą sunkvežimiais įvažiuoti nebegalima!

SRPSKI - NOVO od 01.09.2023!
Informacije o tome kako doći do graničnog prelaza Tisis/Schaanvald (A/FL)
Od 1. septembra 2023. godine u periodu od 21:00 do 08:00 časova važiće zabrana vožnje za kamione najveće dozvoljene ukupne mase veće od 3,5 tone na L191a u pravcu Lihtenštajna sa L190/L191a/ L53 raskršnica u Feldkirhu do graničnog prelaza Tisis/Saanvald. Prilaz carinarnici kamionom više nije moguć na austrijskoj strani između 21:00 i 8:00 časova!

HRVATSKI - NOVO od 01.09.2023!
Informacije o tome kako doći do graničnog prijelaza Tisis/Schaanwald (A/FL)
Od 1. rujna 2023. godine od 21:00 do 8:00 sati na snazi je zabrana vožnje za teretna vozila najveće dopuštene ukupne mase veće od 3,5 tone na L191a u smjeru Lihtenštajna od L190/L191a/ L53 raskršnje u Feldkirchu do graničnog prijelaza Tisis/Schaanwald. Pristup carinarnici kamionom više nije moguć s austrijske strane u vremenu od 21:00 do 8:00 sati!

BOSANSKI - NOVO od 01.09.2023!
Informacije o tome kako doći do graničnog prijelaza Tisis/Schaanwald (A/FL)
Od 1. septembra 2023. godine, između 21:00 i 8:00 sati, na L191a u smjeru Lihtenštajna od L190/L191a/ bit će zabrana vožnje za kamione najveće dozvoljene ukupne mase veće od 3,5 tone. L53 raskršnica u Feldkirchu do graničnog prijelaza Tisis/Schaanwald. Pristup carinarnici kamionom više nije moguć na austrijskoj strani između 21:00 i 8:00 sati!

Novelle AbfallnachweisVO-POP im BGBl veröffentlicht

Am 13. Juli wurde die Novelle der AbfallnachweisVO-POP im BGBl II 2023/223 veröffentlicht. Die Änderungen der Novelle betreffen vor allem Anpassungen bei den Bestimmungen für erlaubnisfreie Rücknehmer hinsichtlich übernommener und zur Wiederverwendung vorbereiteter Abfälle, die vereinfachten Aufzeichnungen nach § 5 sowie Anpassungen der Begleitscheinregelungen bzgl. POP-Abfällen.

Erfreulich ist, dass das BMK vielen Bemerkungen aus unserer Stellungnahme gefolgt ist und unpraktikable Vorgaben wieder gestrichen hat. Die Neuerungen traten mit 31. Juli 2023 in Kraft.



**AMA-Gütesiegel Frischfleisch
Verpflichtende Teilnahme an der AMA-Tiertransportrichtlinie**

Ab 1. Jänner 2024 werden nur mehr Tiere, welche über einen eingebundenen Tiertransporteur angeliefert wurden, mit dem AMA-Gütesiegel gekennzeichnet. Dieses Kriterium wird ab diesem Zeitpunkt seitens der ÖFK auf den Schlachthöfen flächendeckend kontrolliert und umgesetzt. Die Regelung gilt auch für Kälber aus eigener Nachzucht.

Landwirtschaftliche Eigentransporte bis 50 km sind über die landwirtschaftlichen AMA-Gütesiegel-Richtlinien abgedeckt.

Die regelmäßig aktualisierte AMA-Tiertransport-Teilnehmerliste finden

Sie auf der Website unter folgendem Pfad: **www.ama.info.at** Teilnehmer, Landwirtschaft und Tiertransport, Tiertransport, Richtlinie & Informationen: AMA (ama.info.at)

Bei näheren Fragen dazu steht Ihnen Herr Richard Stockinger (richard.stockinger@ama.info.at) gerne zur Verfügung.



Foto: © Ilan Amth/AdobeStock.com

**AUSSEN
INNEN
SAUBER**

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

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

**WASCHBETRIEBE
GRAZ**



Ein Unternehmen der
GRAZ

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

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

**WASCHBETRIEBE
GRAZ**





Ungarn: Änderung der Mauttarife ab 1. Oktober 2023

Die Mautsätze in Ungarn werden ab dem 1. Oktober 2023 um 17,6 % erhöht. Die aktualisierte Tabelle mit

den Bruttomautsätzen einschließlich Mehrwertsteuer für das E-Maut-System finden Sie unter folgendem Link: <https://tinyurl.com/dz2njnew>.

Zur Erinnerung:
Das E-Maut-System gilt in Ungarn für Gütertransportfahrzeuge über 3,5 Tonnen.



Deutschland: Mauttarife – neues Tarifmerkmal

Am 14. Juni 2023 wurden neue deutsche Mauttarife verabschiedet, die am 1. Dezember 2023 in Kraft treten werden.

Neues Tarifmerkmal – CO₂-Emissionsklasse ab 1. Dezember 2023

Die CO₂-Emissionsklassen werden als neues Tarifmerkmal eingeführt. Das heißt, zukünftig soll der Mautsatz pro Kilometer auch davon abhängen, wie viel Kohlenstoffdioxid (CO₂) ein Fahrzeug ausstößt.

Die CO₂-Einstufung ist fahrzeugspezifisch und von vielen Faktoren abhängig. Der BGL (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V.) empfiehlt, den entsprechenden Online-Rechner von Toll Collect zu nutzen.

Toll Collect wird in den nächsten Wochen zunächst für alle bisher registrierten Fahrzeuge die Emissionsklasse 1 hinterlegen. Mit dem Emissionsklassen-Finder können Kunden prüfen, welcher CO₂-Emissionsklasse das jeweilige Fahrzeug zugeordnet wird.

Seit Juli 2023 ist es möglich, eine Änderung der Emissionsklasse pro Fahrzeug direkt im Kunden-Portal zu beantragen.

Mit Einführung der CO₂-Emissionsklassen wird als Grundlage für die Zuordnung zu einer Gewichtsklasse die technisch zulässige Gesamtmasse (tzGm) der Zugmaschine und gegebenenfalls des Anhängers (Feld F.1 im Fahrzeugschein) herangezogen – statt bisher das maximal zulässige Gesamtgewicht (Feld F.2). Dadurch können Fahrzeuge mautpflichtig werden, die „abgelastet“ sind, das heißt gemäß F.2 unterhalb von 7,5 Tonnen liegen, gemäß F.1 aber darüber. Dementsprechend können auch Fahrzeuge in eine höhere Gewichtsklasse als bisher fallen.

Da die überwiegende Mehrheit selbst der modernsten Dieselfahrzeuge in die schlechteste CO₂-Emissionsklasse eingestuft wird, bedeuten die neuen Tarife eine drastische Erhöhung der deutschen Straßenbenutzungsgebühren, die für die meisten schweren Euro-VI-Fahrzeuge fast eine Verdoppelung der Gebühren bedeuten.

Ab 1. Juli 2024 Absenkung der Mautpflichtgrenze von 7,5t auf > 3,5t hzG

Die Mautpflicht für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen soll ab Juli 2024 eingeführt werden. Die Grundlage für die Mautpflicht ist dann die technisch zulässige Gesamtmasse (tzGm) des Zugfahrzeugs/der Zugmaschine.

Da es auf dem Markt keine echten Alternativen gibt, hat sich der BGL (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V.) entschieden gegen die neuen Tarife ausgesprochen.

Weitere Informationen finden Sie auf der Website von TollCollect. <https://www.toll-collect.de>

Diese Information finden Sie auch auf der AISÖ-Website. <https://www.aisoe.at>



Polen: Überholverbot für Lkw

Das Überholverbot für Lkw gilt seit 1. Juli 2023 auf allen polnischen Autobahnen und Schnellstraßen.

Das Verbot gilt für Fahrzeuge der Klassen N2 (Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg und nicht mehr als 12.000 kg) und N3 (Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12.000 kg) sowie für Fahrzeugkombinationen von mehr als sieben Metern Länge.

Wenn die Straße zweispurig ist:

- Der Lkw-Fahrer darf andere Fahrzeuge nicht überholen. Ein Lkw muss auf der rechten Fahrspur bleiben.

Ausnahme:

- Es ist erlaubt, ein Fahrzeug zu überholen, das mit einer Geschwindigkeit unterwegs ist, die deutlich unter der auf einer bestimmten Straße geltenden Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge der Klasse N2 oder N3 liegt. Hier gibt es leider keine Vorgaben. Ein wahrscheinliches Beispiel wäre das Überholen eines beschädigten Fahrzeugs, das mit 60 km/h unterwegs ist. Das Überholverbot gilt nicht für Fahrzeuge, die Reinigungs-, Reparatur- oder Modernisierungsarbeiten auf der Straße durchführen und gelbe Blinksignale senden.

Wenn die Straße drei (oder mehr) Fahrspuren hat:

- Darf ein Lkw-Fahrer nur die beiden äußersten rechten Fahrspuren benutzen, auch zum Überholen.
- *Beispiel:* Auf einer dreispurigen Autobahn kann ein Lkw-Fahrer auf die mittlere Spur wechseln, um einen langsameren Lkw zu überholen und muss dann auf die rechte Spur zurückkehren. Die linke Fahrspur darf der Fahrer jedoch nicht benutzen.

Diese Information finden Sie auch auf der AISÖ-Website.



Schweiz: Mauterhebung in der Schweiz – Systemwechsel

Das bestehende System zur Erhebung der schweizerischen Maut (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA) erreicht Ende 2024 sein Lebensende und wird vollständig erneuert. Der manuelle Service an den Abfertigungsterminals für die Abrechnung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird spätestens Ende 2024 eingestellt und die Terminals werden sukzessive abgebaut. Der neue Service für eine automatisierte Mauterhebung in der Schweiz heißt EETS (European Electronic Toll Service). Dieser

Dienst ist bereits seit Anfang 2021 in der Schweiz verfügbar. EETS soll zum Haupterfassungsdienst für die ausländischen Fahrzeuge werden und ersetzt schrittweise das heutige manuelle System mit den Abfertigungsterminals an der Grenze.

Die ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband) empfiehlt ausländischen Fahrzeughaltern bereits heute, ihre Tankkartenanbieter zu kontaktieren, um ihre Fahrzeuge mit dem EETS auszurüsten. Falls der Dienst bereits in anderen Ländern zur Mautabrechnung genutzt wird, macht es

Sinn, das bestehende Servicepaket mit der Schweiz (LSVA) zu erweitern.

Mit EETS profitieren alle von einem umfassenden, digitalen und automatisierten Service, mit welchem Wartezeiten und unnötige Laufwege an der Grenze, Fehler durch den Fahrer bei der manuellen Deklaration und weitere Aufwände an der Grenze vermieden werden können.

Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link:
<http://tinyurl.com/mr2xtcfz>



Schweiz: Passar 1.0 – neues Warenverkehrssystem des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit

„Passar“ ist das neue Warenverkehrssystem des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) für die digitale Abwicklung von Zollverfahren.

„Passar“ wird seit dem 1. Juni 2023 in mehreren Etappen in Betrieb ge-

nommen und ersetzt schrittweise die bisherigen Frachtanwendungen NCTS und E-dec. Bis Ende 2026 werden in der Schweiz alle Prozesse im Zusammenhang mit dem Transit, der Ausfuhr, der Einfuhr, der Sonderverzollung und der Erhebung anderer

Abgaben vereinfacht, harmonisiert und vollständig digitalisiert sein.

Weitere Informationen finden Sie auf der Website des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG).



Vereinigtes Königreich: Wiedereinführung der Lkw-Straßenbenutzungsgebühr

Das britische Verkehrsministerium (Department for Transport) hat bestätigt, dass nach der dreijährigen Aussetzung der britischen Lkw-Maut „HGV (Heavy goods vehicles – Schwerlastverkehr) Road User Levy“ – seit dem 1. August 2023 eine modernisierte Abgabe für Lkw ab 12 Tonnen Gesamtgewicht und mehr erhoben wird.

Die neue, zeitabhängige Mautgebühr für Lkw in Form einer Vignette (HGV Road User Levy) gilt in Großbritannien für die Nutzung aller öffentlichen Straßen.

Ausländische Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 12 Tonnen und mehr sind mautpflichtig und müssen vor der Einfahrt nach Großbritannien die Abgabe entrichten.

Die Höhe der Gebühr ist unterschiedlich je nach:

- Bruttogewicht des Fahrzeuges
- Emissionsnorm des Fahrzeuges (Lastkraftwagen, die die neuesten Euro-VI-Emissionsnormen erfüllen, zahlen mindestens 10 % weniger als ältere Fahrzeuge, um den Einsatz umweltfreundlicherer Lkw auf den Straßen des Vereinig-

ten Königreichs zu fördern.)

- Verweildauer im Vereinigten Königreich

Beachten Sie, dass die Abgabe vor der Fahrt im Vereinigten Königreich entrichtet werden muss.

Lkw aus anderen Ländern als dem Vereinigten Königreich können diesen Dienst jetzt nutzen, um die Abgabe für Fahrten zu entrichten, die sie seit dem 1. August unternehmen.

Weitere Informationen und die detaillierten Abgabensätze finden Sie unter: <https://tinyurl.com/4sy76e4c>



Dänemark: Änderung des Mautsystems

Ab 2025 wird die bisherige Eurovignette durch eine kilometerabhängige Maut für Lkw abgelöst.

Ab dem 1. Januar 2025 gilt die derzeit vorgeschriebene Eurovignette in Dänemark nicht mehr und wird durch eine kilometerabhängige Autobahn-Maut für Lkw abgelöst, die künftig vom CO₂-Ausstoß des Fahrzeuges abhängt. Auf diese Weise soll der Güterverkehr umweltfreundlicher werden.

Laut dänischem Steuerministerium gilt die kilometerabhängige Autobahn-Maut ab dem 1. Januar 2025 zunächst für Lkw mit einem Gewicht ab 12 Tonnen (t) höchst-

zulässigem Gesamtgewicht (hzG). Ab 2027 sollen dann auch Lkw ab 3,5 t von der Maut betroffen sein. Mit der Änderung passt Dänemark sein Mautsystem an die reformierte EU-Wegekostenrichtlinie (oder Eurovignetten-Richtlinie) an, die eine CO₂-Differenzierung vorsieht. Auch das kostenpflichtige Straßennetz wird in zwei Etappen vergrößert. Zunächst werden rund 10.900 km kostenpflichtig sein, ab 2028 dann ca. 75.000 km und damit alle öffentlichen Straßen einbezogen sein.

Für die Abrechnung der Maut im Auftrag des Staates wird die Sund og Bælt Holding A/S zuständig sein, die auch für die gebührenpflichtigen

Brücken am Großen Belt und am Öresund zuständig ist.

Weitere Informationen finden Sie auf der Website des AWC Kopenhagen und unter folgenden Links: <https://tinyurl.com/y9txwt34> und <https://tinyurl.com/yckjysu>.



WIFO Sonderauswertung Konjunkturtest –
Auswertung Güterbeförderung Juli 2023 (Q3/23)

Die Befragung hat im Juli 2023 stattgefunden und es haben insgesamt 75 Unternehmen aus dem Güterbeförderungsgewerbe teilgenommen.

Die Einschätzung der Umfrageteilnehmer in Bezug zu Vergangenheit und Zukunftserwartungen ist nun generell sehr pessimistisch. In der April-Umfrage waren die Einschätzungen noch deutlich optimistischer als jetzt.

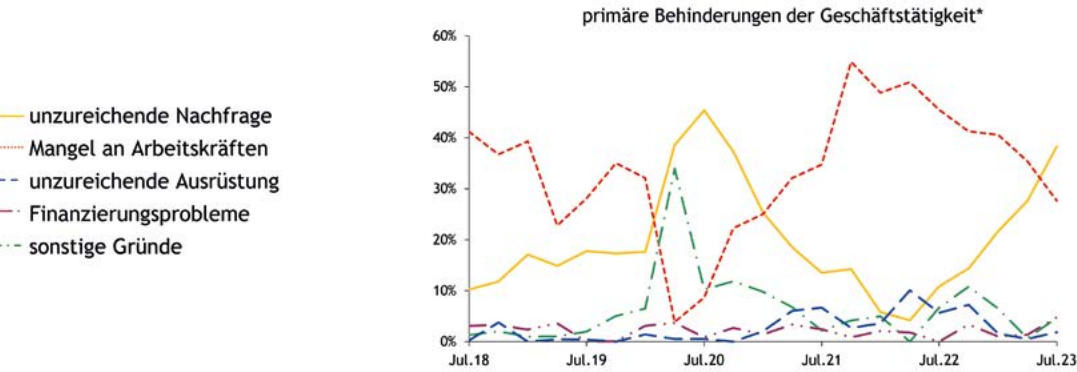
In der Güterbeförderung werden Geschäftslage und Nachfrage sowohl in Vergangenheitsbetrachtung

als auch Zukunftseinschätzung mit überwiegender Mehrheit negativ gesehen. Der Anteil der Befragten mit zumindest ausreichendem Auftragsbestand ist von 70 % im April auf aktuell knapp über die Hälfte stark gesunken. Dementsprechend ist unzureichende Nachfrage der wichtigste Grund als Behinderung ihrer Geschäftstätigkeit, während Mangel an Arbeitskräften weiterhin abnimmt. Bei der Beschäftigung geht die Mehrheit der Befragten in der Vergangenheitsbetrachtung sowie in der Zukunftseinschätzung von einem Rückgang aus.

- Auffallende Parameter im Detail:*
- Die „Geschäftslage in den kommenden 6 Monaten“ wird im Vergleich zum April 2023 (–1,6 Punkte) mit –29,4 Punkte sehr schlecht eingeschätzt.
 - Die „Nachfrageerwartung“ ist von 11,1 (April 2023) auf –23,1 deutlich zurückgegangen.
 - Als primäre Produktionsbehinderungen werden unzureichende Nachfrage von 38,3 % und der „Mangel an Arbeitskräften“ von 27,6 % genannt. Auch Finanzierungsprobleme behindern die Unternehmen im Vergleich zu den vorangegangenen Quartalen vermehrt.

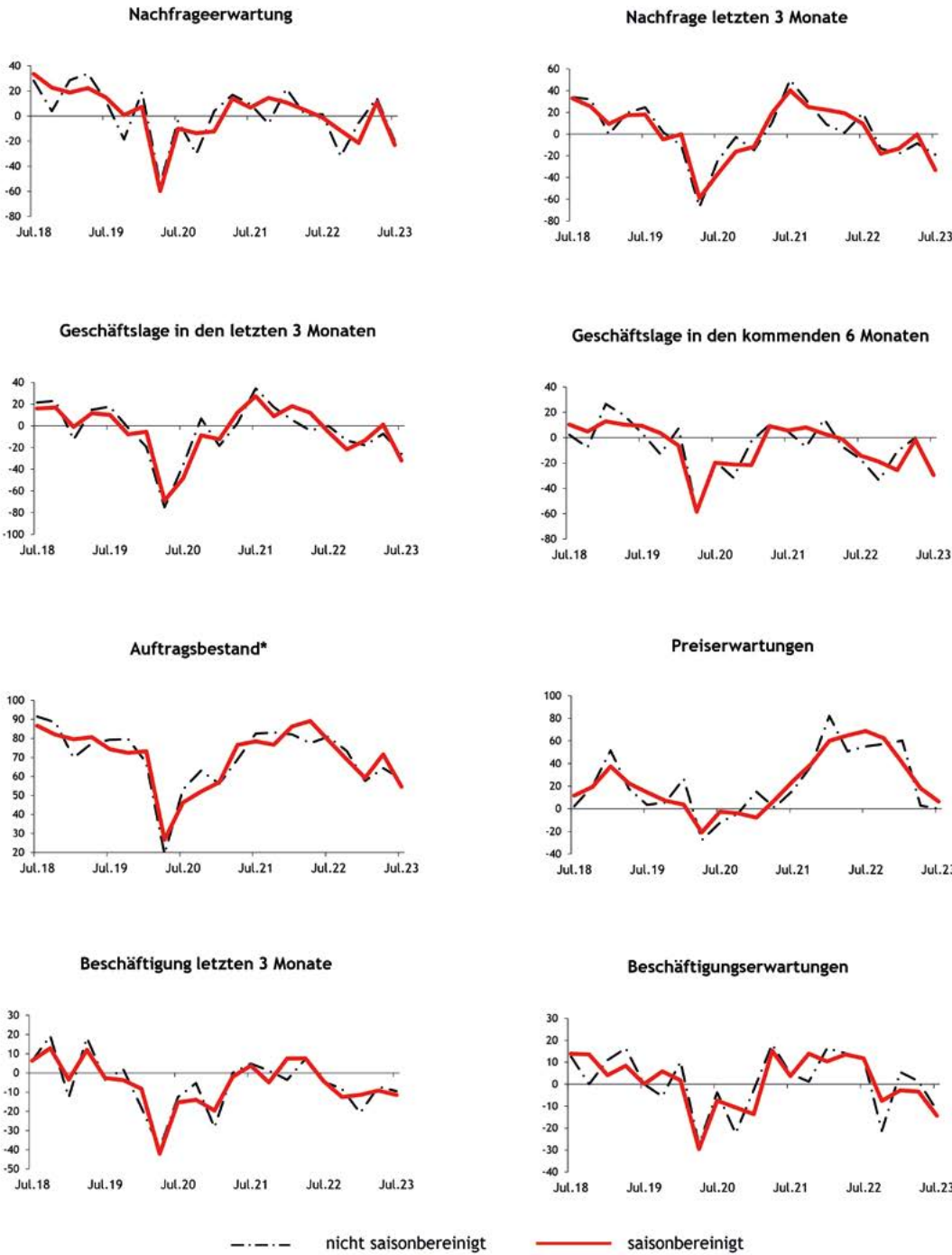
SONDERAUSWERTUNG WIFO KONJUNKTURTEST
für den FV GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE

saisonbereinigte Werte	Ø letzte 5 Jahre	Ø letzte 4 Quartale	Okt.22	Jän.23	Apr.23	Jul.23
Geschäftslage in den letzten 3 Monaten	-5,4	-16,5	-21,8	-13,6	1,2	-31,8
Geschäftslage in den kommenden 6 Monaten	-7,6	-18,9	-19,0	-25,6	-1,6	-29,4
Nachfrage letzten 3 Monate	0,6	-16,2	-18,1	-13,2	-0,3	-33,1
Nachfrageerwartung	-0,2	-11,3	-11,7	-21,5	11,1	-23,1
Auftragsbestand zur Zeit *	69,2	63,6	69,0	59,2	71,6	54,6
Preiserwartung	23,1	31,9	62,3	40,6	18,2	6,3
Beschäftigung letzten 3 Monate	-6,1	-11,2	-12,5	-11,5	-9,2	-11,5
Beschäftigungserwartung	0,7	-7,0	-7,5	-2,8	-3,4	-14,4
primäre Produktionsbehinderungen:						
zur Zeit keine Behinderungen	35,8%	29,0%	24,8%	30,7%	36,4%	23,9%
unzureichende Nachfrage	20,6%	25,5%	14,4%	21,7%	27,6%	38,3%
Mangel an Arbeitskräften	33,3%	36,2%	41,2%	40,6%	35,4%	27,6%
unzureichende Ausrüstung	2,8%	2,8%	7,2%	1,6%	0,5%	1,9%
Finanzierungsprobleme	2,1%	2,6%	3,4%	1,0%	1,4%	4,8%
sonstige Gründe	6,5%	5,6%	10,8%	6,5%	0,7%	4,7%



* Anteil der Unternehmen

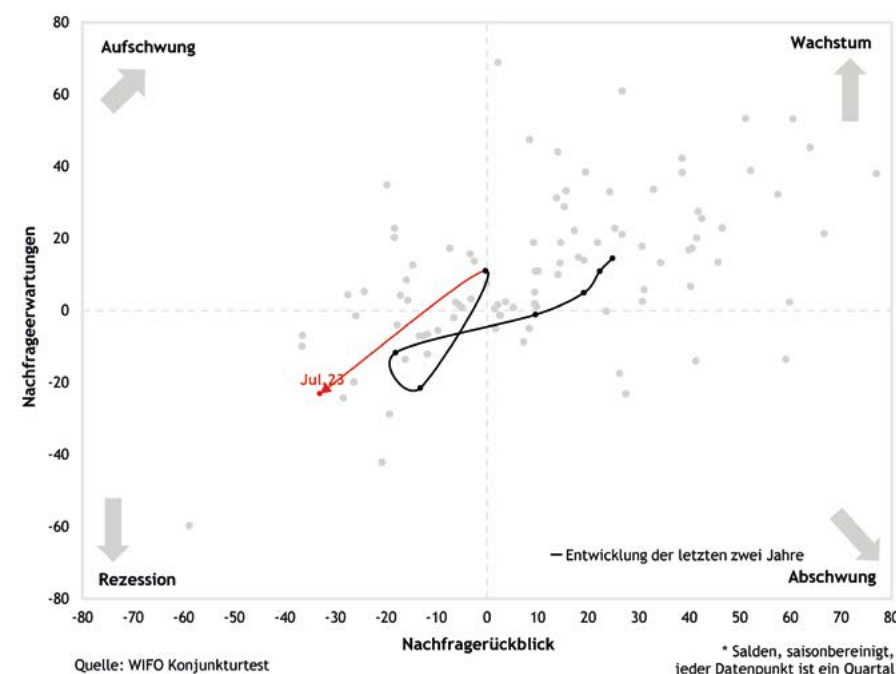
SONDERAUSWERTUNG WIFO KONJUNKTURTEST
für den FV GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE



Sämtliche Werte auf dieser Seite entstammen qualitativen Fragen aus dem WIFO Konjunkturtest (im Auftrag der EU Kommission) an Unternehmen und erlauben somit einen Rückschluß auf die Stimmungslage in den befragten Unternehmen und den momentanen Stand im Konjunkturzyklus. Die ausgewiesenen Werte stellen Salden aus positiven und negativen Werten in % aller Antworten dar. Antworten der neutralen Kategorie bleiben unberücksichtigt. (*kein Saldo, sondern Anteil der Unternehmen mit ausreichenden oder mehr als ausreichenden Auftragsbeständen)

SONDERAUSWERTUNG WIFO KONJUNKTURTEST
für den FV GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE

Konjunktur-Uhr von 1996 bis 2023



Sämtliche Werte auf dieser Seite entstammen qualitativen Fragen aus dem WIFO Konjunkturtest (im Auftrag der EU Kommission) an Unternehmen und erlauben somit einen Rückschluß auf die Stimmungslage in den befragten Unternehmen und den momentanen Stand im Konjunkturzyklus. Die ausgewiesenen Werte (außer anders angegeben) stellen Salden aus positiven und negativen Werten in % aller Antworten dar. Antworten der neutralen Kategorie bleiben unberücksichtigt.

Wie lese ich die „Konjunktur-Uhr“?

Die Konjunktur-Uhr ist ein 4-Phasen Diagramm, mit dem sich der Verlauf eines Konjunkturzyklus gut verfolgen und analysieren lässt. Basis dafür ist der WIFO Konjunkturtest. Auf der X-Achse wird die Nachfrage der vergangenen drei Monate, auf der Y-Achse die Nachfrageerwartungen der Unternehmen abgebildet. Sind die Auswertungen der im WIFO Konjunkturtest befragten Unternehmen zur Nachfrage und zu den Nachfrageerwartungen per saldo schlecht, d. h. im Minus, so befindet sich die Konjunktur in der Rezession (Quadrant links unten). Gelangen die Nachfrageerwartungen ins Plus (bei noch schlechter Nachfrage), so gerät man in die Aufschwungsphase (Quadrant links oben). Sind Nachfrage und Nachfrageerwartungen gut, d. h. im Plus, so herrscht Wachstum (Quadrant rechts oben). Drehen die Nachfrageerwartungen ins Minus (bei noch guter Nachfrage), so ist die Abschwungsphase erreicht (Quadrant rechts unten).

TRANSPORTEURE A–Z: Melden auch Sie sich an!

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

- Das Transporteure A–Z ist eine Abwandlung des WKO Firmen A–Z und erlaubt eine gezielte Suche nach Transportunternehmen nach bestimmten Suchkriterien.
- **NEU** ist, dass wir im Rahmen dieses Verzeichnisses auch die Möglichkeit geschaffen haben, nach dem „KT-Gütesiegel“ als auch einer „Friends on the road“-Mitgliedschaft (wird derzeit laufend eingepflegt und aktualisiert) bei Unternehmen als „Zertifikat“ zu suchen.
- Nutzen Sie die Möglichkeit auch Ihre Firma im Transporteure A–Z zu präsentieren. Hierzu klicken

Sie bitte auf „Meine Unternehmensdaten bearbeiten“ (rechts oben – Anmeldung mittels WKO-Benutzername und Passwort).
- Die Nutzung des Transporteure A–Z und der Eintrag darin ist **kostenlos** und eine Serviceleistung des Fachverbandes Güterbeförderung.

GRAWE AUTOMOBIL

MEINE MOBILITÄT. GUT GESCHÜTZT.

Mein umfassender Fahrzeug- und Insassenschutz von Österreichs meistempfohlener Versicherung.*

- Ich will auf allen meinen Wegen bestmöglich geschützt sein.
- Ich will selbst über eine maßgeschneiderte, individuelle Absicherung von Kraftfahrzeug, Lenker:in und Mitfahrenden entscheiden – über Art, Umfang und damit auch Prämie.
- Ich will schnell wieder mobil sein, falls ein Schaden passiert.

grawe.at/automobil

GRAWE Die *meistempfohlene* Versicherung Österreichs.

* Alljährlich werden in einer unabhängigen Studie (FMVÖ Recommender Award) 8.000 Versicherungs- und Bankkund:innen in Österreich zu ihrer Zufriedenheit und Bereitschaft zur Weiterempfehlung befragt. Die GRAWE steht bei den überregionalen Versicherungen in der Gesamtbewertung der KFZ-Versicherungen im Durchschnitt der Jahre 2019–2023 an erster Stelle. Details: grawe.at/meistempfohlen

GRUNDUMLAGE

Die Grundumlage laut § 123 Abs. 9 WKG:

Die Grundumlage ist eine unteilbare Jahresumlage; sie ist auch für das Kalenderjahr zu entrichten, in dem die Berechtigung erworben wird oder erlischt. Besteht die Mitgliedschaft zu einer Fachgruppe nicht länger als die Hälfte eines Kalenderjahres, ist die Grundumlage für dieses Kalenderjahr nur in halber Höhe zu entrichten, besteht die Mitgliedschaft aber nicht länger als 31 Tage im ganzen Kalenderjahr, entfällt die Pflicht zur Entrichtung der Grundumlage zur Gänze.

Wofür ist die Grundumlage?

Die Finanzierung der Tätigkeit der Fachgruppe und auch des Fachverbandes in Wien erfolgt durch die Einhebung einer Grundumlage einmal im Jahr.

Neugründerbonus gemäß § 123 Abs. 14 WKG:

Wer erstmalig eine Berechtigung iSd § 2 Abs 1 WKG erwirbt oder eine Unternehmung rechtmäßig selbstständig betreibt (ausgenommen: Rechtsformänderungen oder Umgründungen), ist im darauffolgenden Kalenderjahr von der Grundumlage befreit.

Rechtsformstaffelung gem. § 123 Abs. 12 WKG:

Wird die Grundumlage mit einem festen Betrag festgesetzt, so ist dieser von natürlichen Personen, offenen Handelsgesellschaften, Kommanditgesellschaften sowie von eingetragenen Erwerbsgesellschaften in einfacher Höhe (Normalsatz), von Gebietskörperschaften, Genossenschaften, Vereinen und allen anderen juristischen Personen in dop-



pelter Höhe zu entrichten, sofern diese Rechtsfolge im Beschluss der zuständigen Fachorganisation nicht ausdrücklich ausgeschlossen wird.

Ruhendsatz gem. § 123 Abs. 9, 2. Satz WKG:
Ruht/Ruhen die gemäß § 2 Abs. 1 WKG mitgliedschaftsbegründende(n) Berechtigung(en) für die gesamte Periode der Mitgliedschaft im Kalenderjahr, ist die Grundumlage höchstens in halber Höhe zu entrichten.

Die Grundumlage für das Güterbeförderungsgewerbe wird wie folgt berechnet:

Pro Betriebsstätte ein fester Betrag für folgende Güterbeförderungen:

Klasse 1:
Gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg übersteigt
118,50 Euro

Klasse 2.1:
Gewerbsmäßige Beförderung von

Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg nicht übersteigt bei uneingeschränktem Einsatz von Beförderungsmitteln
170,00 Euro

Klasse 2.2:
Gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg nicht übersteigt bei eingeschränktem Einsatz von Beförderungsmitteln
170,00 Euro

Klasse 3:
Alle sonstigen Güterbeförderungen (z. B. Fahrradboten)
72,60 Euro

Unbeschadet des § 123 Abs. 7 WKG ist bei Zusammentreffen von Güterbeförderungen mehrerer Klassen (Klasse 1 bis 3) an einer Betriebsstätte nur der höchste Grundumlagenbetrag zu bezahlen. Bei gleich hohen Grundumlagen wird die GU pro Betriebsstätte nur einmal vorgeschrieben.

Fester Betrag pro Beförderungsmittel für folgende Berechtigungsarten:

Klasse 1:
Pro Kraftfahrzeug laut Konzessionsumfang für Güterbeförderungen im innerstaatlichen Verkehr (§ 2 Abs. 2 Z 1 GütbefG)
39,80 Euro

Pro Kraftfahrzeug laut Konzessionsumfang im grenzüberschreitenden Verkehr (§ 2 Abs. 2 Z 2 GütbefG)
39,80 Euro

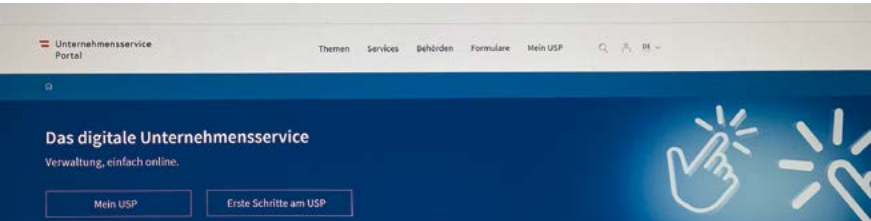
Klasse 2.2:
Pro Beförderungsmittel bei gewerbsmäßiger Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg nicht übersteigt
0,00 Euro

Klasse 3:
Pro Beförderungsmittel für Beförderungsdienstleistungen, die nicht unter Klasse 1 und/oder Klasse 2 fallen
0,00 Euro

Bei Zusammentreffen von Beförderungsmitteln mehrerer Klassen (Klasse 1 bis 3) bzw. innerhalb der Klasse 1 an einer Betriebsstätte sind die Umfänge der einzelnen Klassen zusammenzurechnen.

Der für die Erhebung der jeweiligen Grundumlage relevante Stichtag wird autonom von den Fachgruppen festgelegt.

„Ruht (ruhen) die gem. § 2 Abs. 1 WKG mitgliedschaftsbegründende(n) Berechtigung(en) für die gesamte Periode der Mitgliedschaft im Kalenderjahr, ist die Grundumlage in Höhe von EUR 36,30 zu entrichten.“



E-Zustellungen – USP Unternehmensserviceportal

Unternehmerbegriff

Unternehmen sind seit 1. Jänner 2020 verpflichtet, an der elektronischen Zustellung teilzunehmen. Ausgenommen sind nur jene Unternehmen, die wegen Unterschreitens der Umsatzgrenze nicht zur Abgabe von Umsatzsteuervoranmeldungen verpflichtet sind.

An der elektronischen Zustellung haben laut E-Government-Gesetz Unternehmen im Sinne des § 3 Z 20 Bundesstatistikgesetz teilzunehmen. Das Bundesstatistikgesetz definiert den Unternehmerbegriff wie folgt: Alle natürlichen Personen (z. B. freie Dienstnehmer, freiberuflich Tätige), juristischen Personen, Personengesellschaften, Personengemeinschaften und Personenvereinigungen mit Wohnsitz, gewöhnlichem Aufenthalt, Sitz oder Geschäftsleitung in Österreich, die der Allgemeinheit oder einem bestimmten Personenkreis Waren, Werk- und Dienstleistungen gegen Entgelt anbieten oder im Allgemeininteresse liegende Aufgaben erfüllen oder Einkünfte aus Land- und Forstwirtschaft, selbstständiger Arbeit, Gewerbebetrieb oder Vermietung und Verpachtung erzielen.

Die Registrierung zur elektronischen Zustellung erfolgt für Unternehmen im USP.
Für die „Nicht-Teilnahme“ an der elektronischen Zustellung sind derzeit keine Sanktionen vorgesehen. Sofern keine elektronische Zustellmöglichkeit vorliegt, wird die sendende Behörde eine postalische Zustellung vornehmen.

Achtung:
Bestimmte Unternehmer werden automatisch in das Teilnehmerverzeichnis übernommen (siehe dazu Näheres unter Punkt „Teilnehmerverzeichnis“). So kann die Behörde etwa im Falle der automatischen Übernahme aus FinanzOnline eine nicht-nachweisliche Zustellung in das elektronische Postfach zustellen, auch wenn seitens des Unternehmens noch keine Registrierung im USP erfolgt ist (eine Abholung ist nur möglich, in dem man sich beim USP anmeldet).

Unzumutbarkeit der E-Zustellung

Die Teilnahme an der elektronischen Zustellung ist von vornherein unzumutbar, wenn das Unternehmen nicht über die dazu erforderlichen technischen Voraussetzungen oder über keinen Internet-Anschluss verfügt. Die erforderliche technische Voraussetzung fehlt etwa, wenn keine internetfähige Hardware im Unternehmen verfügbar ist.





Widerspruchsmöglichkeit

Unternehmen, die wegen Unterschreiten der Umsatzgrenze nicht zur Abgabe von Umsatzsteuervoranmeldungen verpflichtet sind, können der elektronischen Zustellung widersprechen. Der Widerspruch erfolgt grundsätzlich durch die Abmeldung des Unternehmens vom Teilnehmerverzeichnis und somit der elektronischen Zustellung. Der Widerspruch kann, sofern man nicht im USP registriert ist, auch per Post an das Bundesrechenzentrum geschickt werden. Unternehmer, die der elektronischen Zustellung widersprochen haben, werden wie bisher auf dem Postweg kontaktiert.

Teilnehmerverzeichnis

Um die vollständige Erreichbarkeit aller potenziellen Empfänger sicherzustellen, wurde ein Teilnehmerverzeichnis sämtlicher Zustellsysteme eingeführt. Das Teilnehmerverzeichnis wurde am 28. Mai 2019 kundgemacht (BGBl. II Nr. 140/2019) und bildet seit „Produktivsetzung“ der elektronischen Zustellung (1.12.2019) das Verzeichnis aller Personen, die elektronische Zustellungen empfangen, ab. Seit Juni 2019 werden bestimmte Unternehmer automatisch in das Teilnehmerverzeichnis übernommen und gelten als angemeldete Teilnehmer:

- FinanzOnline-Teilnehmer, die nicht auf die elektronische Zustellung nach der Bundesabgabenordnung (BAO) verzichtet haben und Unternehmer im Sinne des § 3 Z 20 Bundesstatistikgesetz 2000 sind, werden seit 1. Juli 2019 automatisch in das Teilnehmerverzeichnis übermittelt.

- Ebenso sind die Teilnehmer am Elektronischen Rechtsverkehr (ERV) automationsunterstützt bis auf Widerspruch des Teilnehmers an das Teilnehmerverzeichnis zu übermitteln. ERV-Teilnehmer können eine Weiterleitung in den ERV konfigurieren.
- Seit 1. Dezember 2019 werden Kunden der elektronischen Zustelldienste (Briefbutler, BRZ Elektronischer Zustelldienst, eVersand oder Mein Brief) automationsunterstützt in das Teilnehmerverzeichnis aufgenommen.

Unternehmer, die automatisch in das Teilnehmerverzeichnis übernommen werden, erhalten eine Information über ihre Übernahme (Benachrichtigung in der Databox von FinanzOnline) und können ab diesem Zeitpunkt ihre Registrierungsinformationen am Teilnehmerverzeichnis überprüfen und gegebenenfalls anpassen (z. B. E-Mail-Adressen für Benachrichtigungen, De-/Aktivierung der Weiterleitung in den ERV etc.). Sollte in FinanzOnline keine E-Mail-Adresse hinterlegt sein oder wurde auf die elektronische Zustellung gemäß BAO verzichtet, dann können diese Teilnehmer nicht automatisch übernommen werden, da die verpflichtende Verständigung über neue Nachrichten nicht möglich wäre. Diese Teilnehmer werden dazu motiviert, eine Registrierung zur elektronischen Zustellung vorzunehmen.

Anzeigemodul „Mein Postkorb“ im Unternehmensserviceportal

Unternehmer können über das USP auf ihre elektronischen Zustellstücke, die von Behörden übermittelt wurden, zugreifen. Um den Empfängern eine einheitliche Übersicht der für sie

bereitgehaltenen elektronischen Zustellstücke zu ermöglichen, wurde ein kostenloses elektronisches Postfach eingeführt. Die zentrale Anzeige und Abholung von Zustellungen erfolgt im angemeldeten Bereich des USP in der Anwendung „Mein Postkorb“. Das Anzeigemodul hat den Empfänger unverzüglich davon zu verständigen, dass ein Dokument für ihn zur Abholung bereit liegt. Diese elektronische Verständigung ist an die dem Teilnehmerverzeichnis bekanntgegebene elektronische Adresse des Empfängers zu versenden. Erledigungen der Finanzbehörden gemäß der BAO werden weiterhin in FinanzOnline zugestellt und zusätzlich zur Information über das Anzeigemodul angezeigt. Zur Nutzung des Anzeigemoduls „Mein Postkorb“ muss das Unternehmen über ein USP-Konto und zumindest einen USP-Anwender mit der Rolle „Postbevollmächtigter“ verfügen.

Wer darf in das Anzeigemodul zustellen?

In das Anzeigemodul dürfen ausschließlich Behörden und Verantwortliche des öffentlichen Bereichs zustellen bzw. zusenden.

Weiterführende Informationen

Das Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort veröffentlicht auf seiner Homepage laufend weitere Informationen zur elektronischen Zustellung. Infos dazu finden Sie unter folgender Website:

<https://tinyurl.com/3thn394m>

Weiters steht Ihnen der USP-Support unter (+43) 0 50 233 733 zur Verfügung.

Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex:

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

Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex für das Kleintransportgewerbe

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

Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich

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

Online-Lkw-Kalkulationstool inklusive Downloadmöglichkeit

Auf mehrfachen Wunsch wurde das Online-Lkw-Kalkulationstool auf der Transporteure-Website um einen Downloadbereich erweitert. Es ist von nun an möglich, die Kalkulation auch mittels Excelsheet durchzuführen und entsprechend anzupassen.

Dies finden Sie hier:

<http://dietransporteure.at/lkw-kalkulation/index.html> bzw. unter <http://dietransporteure.at/lkw-kalkulation/download.html>

Pfuscherbekämpfung: Meldungen online möglich

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

Als spezieller Service für WKO-Mitglieder und auch aufgrund des gesetzlichen Auftrages der WKO bietet die Wirtschaftskammer die Möglichkeit, Verdachtsmomente bzw. Wahrnehmung von illegaler Gewerbeausübung mittels Online-Formularen an die WKO zu übermitteln unter <http://wko.at/stmk/pfuschermeldung>. Diese ergeht an den Erhebungsdienst der WKO Steiermark, wobei völlige Verschwiegenheit und Vertraulichkeit zu den Grundprinzipien gehören. Die kompetenten Profis erheben, informieren und setzen

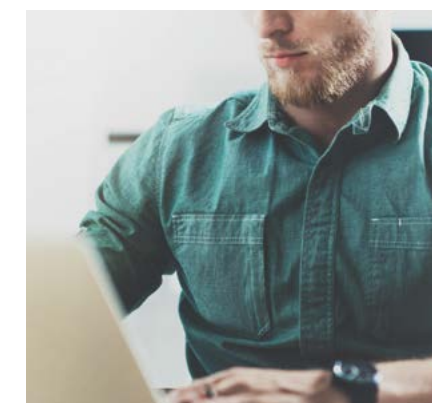
alle möglichen Aktivitäten, um den Rechtszustand herzustellen. Mehr als 1.500 gewerberechtliche Erhebungen finden jährlich statt.

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

- wenn möglich, Namen und Wohnanschrift des/der illegalen Erwerbstätigen;
- Wo wird gearbeitet?
- Wann und seit wann wird gearbeitet?
- Beschreibung der illegalen Tätigkeit;
- eventuelle Beweise (Plakate/Fotos/Angebote/Autokennzeichen/Werbeaussendungen/Website-Ausdrucke).

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

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



© Foto: SPiD CMACHO/Shutterstock.com

Auch die Grundumlage der Wirtschaftskammer wird in Zukunft nur mehr per E-Zustellung vorgeschrieben!



Dr. Peter Tropper

„Brüssel“ und „die EU“ werden ja nur allzu gerne für vermeintliche Fehlentwicklungen im Rahmen der Gesetzgebung verantwortlich gemacht. Gerne wird auch die europäische Ebene zum „Sündenbock“ für unangenehme politische Entscheidungen gemacht und dies obwohl z. B. auch Österreich im Rahmen der EU-Kommission, des Ministerrates und auch im Europäischen Parlament bei allen Gesetzesinitiativen mitentscheidet. Nachfolgend ein kurzer Überblick über jene EU-Gesetzesvorhaben, die die österreichischen und somit auch steirischen Transporteure in naher und ferner Zukunft betreffen werden:

Kontakt:
Dr. Tropper Cargo Services GmbH
Hirnsdorf 108, 8221 Feistritztal
www.cargoservices.at
Mail: peter@cargoservices.at

Blick nach Brüssel: Von neuen Mauterhöhungen bis hin zu Euro 7

Neue EU-Wegekostenrichtlinie ebnet Weg für weitere Lkw-Mauterhöhungen

Mit der vorliegenden Richtlinie (EU) 2022/362 vom 24. Februar 2022, die in allen EU-Mitgliedstaaten und somit auch in Österreich bis zum 25. März 2024 in nationales Recht umgesetzt werden muss, wird der Weg für weitere Lkw-Mauterhöhungen geebnet. Den Mitgliedstaaten wird nämlich die Möglichkeit eröffnet, zusätzliche Gebühren in Form von „Staugebühren“ als auch „verkehrsbedingten CO₂-Emissionen“ einzuhoben. Ebenso zielt eine neue Gewichtsklassifizierung nun auf die „technisch höchst zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand“ ab.

Der elektronische Frachtbrief kommt in Etappen

Auch wenn die Ratifizierung des E-CMR Zusatzprotokolls in Österreich weiterhin auf sich warten lässt, geht die Europäische Union nun mit der Verordnung (EU) 2020/1056 vom 15. Juli 2020 „über elektronische Frachtbeförderungsinformationen“ einen neuen Weg. Konkret „wird das Ziel verfolgt, die Digitalisierung der Frachtbeförderung und der Logistikdienste zu fördern, um die Verwaltungskosten zu senken“, denn „die Verwendung von Papierdokumenten bedeutet für Logistikunternehmen einen erheblichen Verwaltungsaufwand“. Anwendungsfälle, die auch in der Verordnung definiert sind, sind die Nachweise der „eindeutigen Belege“ im Rahmen von grenzüberschreitenden Güterbeförderungen im Zusammenhang mit Kabotagebeförderungen (gemäß Artikel 8 (3) Verordnung 1072/2009) aber auch einzelne Bestimmungen

beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), mit der Eisenbahn (RID) und auf Binnenwasserstraßen (ADN). Diese Verordnung gilt direkt, und zwar ab dem 21. August 2024.

Höhere Gewichte und Abmessungen sollen den Lkw-Verkehr grüner und effizienter machen

Erst als ein Vorschlag liegt eine von EU-Verkehrskommissarin Adina Valean präsentierte Idee auf, höhere Abmessungen und Gewichte im Lkw-Verkehr zuzulassen, umso effektiv Fahrten zu reduzieren und den Lkw-Verkehr insgesamt ökologischer zu machen. Konkret möchte sie bei „zero emission Fahrzeuge“ (das sind Fahrzeuge mit alternativen Antrieben) eine generelle Gewichtserhöhung auf 44 t erreichen und wenn diese im intermodalen Verkehr eingesetzt werden, sollen solche Fahrzeuge sogar mit 48 t Gesamtgewicht bewegt werden dürfen. Damit soll bis 2030 erreicht werden, dass es EU-weit rund 91 Millionen Lkw-Fahrten weniger gibt.

Euro-7-Norm kommt

Einen weiteren Vorschlag hat die EU-Kommission dahingehend unterbreitet eine neue Euro-Emissionsnorm (Euro 7) für alle Fahrzeugarten einzuführen. Bis jetzt galten die Euro-Normen lediglich für Verbrennermotoren. Ab 2025 (Pkw und Transporter) bzw. 2027 (Lkw und Busse) soll die Euro-7-Norm „kraftstoff- und technologieneutral“ gelten, d. h. „unabhängig davon, ob das Fahrzeug mit Benzin, Diesel, Elektroantrieb oder alternativen Kraftstoffe betrieben wird.“

Foto: © Dr. Tropper

TERMINE

Nächste Fachgruppentagung

am Samstag, 1. Februar 2025

Merken Sie sich den Termin gleich heute vor – alle Infos folgen!



Foto: WKO/ARTige Bilder

Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe in der Steiermark

Vorschau 2024

Infoabende: 17.01.2024
Kurse: 26.02. bis 15.03.2024



Die Rechtsanwaltskanzlei Dr. Dominik Schärmer wurde mit April 2022 zu Schärmer + Partner Rechtsanwälte GmbH. Unter dem Motto „let's take it to the next level“ haben sie es sich zum Ziel gesetzt, ihre Kunden mit noch mehr Power zu unterstützen.

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

Das Aufgabenfeld umfasst folgende Bereiche:

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

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

Nähere Informationen finden Sie unter:

www.transportrecht.at



Schärmer + Partner
Rechtsanwälte GmbH
TRANSPORT COMPETENCE
CENTER
Dr. Neumann-Gasse 7
1230 Wien
T +43 1 310 02 46
F +43 1 310 02 46-18
kanzlei@schaermer.com
www.transportrecht.at



Wenn der Milchmann kommt

Freude an der Arbeit ist der Motor mit dem der gelernte Mechaniker Matthias Moik sein Milchtransport-Unternehmen in dritter Generation erfolgreich führt.

Obwohl noch keine Morgendämmerung in Sicht ist, ist Matthias Moik oder einer aus seinem engagierten Team bereits auf den Straßen unterwegs, um die ersten Milchliefereien abzuholen. Von den frühen Morgenstunden – wir sprechen hier von ca. drei Uhr morgens – bis oft spät in die Nacht hinein, erstreckt sich der Arbeitsalltag an 365 Tagen im Jahr, unabhängig von Wetter und den nicht immer komfortablen Straßenverhältnissen. Doch trotz dieser herausfordernden Umstände ist Matthias Moik mit einer ansteckenden Begeisterung für seinen Beruf erfüllt und sieht vor allem die Vorzüge, die dieser mit sich bringt. „Auch wenn wir im Laufe des Tages weite Strecken zurücklegen müssen, so gibt es doch jede Menge Zwischenstopps wo man sich immer wieder über nette Gespräche mit den

Bauern freuen kann“, teilt er enthusiastisch mit. Matthias Moik sammelt mit seinem Spezial-Lkw die Milch im Gebiet Tragöß, Grüner See bis zum Rechberg bei den Bauern und Milchsammelstellen ein und bringt diese in die Obersteirische Molkerei.

Die Wurzeln des Unternehmens reichen bis ins Jahr 1965 zurück, als sein Großvater Eduard Neißl in die Transportbranche einstieg. Damals wurde nicht nur Milch befördert, sondern auch Holz und andere Waren – in einer Ära, in der noch Pferdekutschen das Straßenbild dominierten. Bedauerlicherweise ereignete sich im Jahr 1969 ein tragischer Unfall, der das Leben des Großvaters forderte. Seine Frau übernahm daraufhin das Geschäft und führte es weiter. Im Jahr

1982 wurde der erste Milchtankwagen angeschafft, und 1993 übergab sie schließlich den Betrieb an ihren Sohn Walter Neißl. Matthias Moik, seit 2005 mit dem Lkw unterwegs, übernahm 2022 den Betrieb von seinem Vater und führt seitdem die Familientradition fort.

Die Führung des Betriebes ist stark geprägt von familiärem Zusammenhalt – so sind zwei seiner drei Mitarbeiter enge Familienangehörige – sein Vater und sein Onkel.

Ein in der Transportbranche eher unüblicher Umstand ist, dass es in seinem Geschäftsbereich keinen klassischen Wettbewerb gibt. Zurückzuführen ist das auf das Geschäftsgebaren der Obersteirischen Molkerei (OM). Diese übernimmt die Aufteilung der Transportrouten und die

Preisgestaltung. Die genossenschaftliche Struktur der OM hat zudem zur Folge, dass die eigentlichen Auftraggeber die Bauern sind. Das schätzt der junge Unternehmer besonders und erläutert: „Mit den Bauern kann man immer auf einer besonders vertrauensvollen Ebene reden, und ihre pragmatische Denkweise weiß ich sehr zu schätzen. Die Herzlichkeit der Menschen in der Gegend ist schon etwas Besonderes.“

Milch ist ein sehr heikles Lebensmittel und der Umgang unterliegt besonderer Sorgfalt. Ein gutes Zeitmanagement, sauberes Arbeiten und Verlässlichkeit sind unabdingbare Voraussetzungen.

Dazu gehört auch die pünktliche Einhaltung von Zeitabsprachen, denn einige Bauern transportieren die Milch von abgelegenen Bergregionen zu vereinbarten Übergabestellen.

Der Betrieb von Matthias Moik verfügt nur über einen Lkw und darin liegt eine der Herausforderungen: „Ein Ausfall des Lkws ist mein größtes Risiko, denn ich muss dann umgehend einen Ersatzwagen organisieren“, erklärt er und ergänzt: „Das ist dann natürlich auch eine finanzielle Herausforderung.“ Dennoch sieht

der Unternehmer auch hier eine positive Seite: „In solchen Situationen unterstützen sich alle Mitbewerber der Region untereinander und helfen mit einem ihrer freien Lkw aus.“

Während sein Vater und sein Onkel zwar noch einige Jahre im Betrieb verbleiben werden, steht Matthias Moik bald vor der Zukunftsaufgabe, qualifizierte Mitarbeiter zu finden. Eine mindestens einmonatige Einschulungszeit ist erforderlich, um sicherzustellen, dass neue Fahrer eigenständig und verantwortungsvoll agieren können.

Trotz attraktiver Jobangebote, die ihm im vergangenen Jahr unterbreitet wurden, entschied sich Matthias Moik bewusst gegen eine Expansion seines Unternehmens. Sein Umsatzbereich deckt seine Bedürfnisse ab, und dadurch findet er ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Arbeit und Familienleben.

Bleibt zu hoffen, dass die Landwirte auch in Zukunft gut von der Milchwirtschaft leben können, damit Unternehmen und Fahrer wie Matthias Moik ihren Job mit derartiger Leidenschaft fortführen können.



Noch bevor die Sonne aufgeht, ist Matthias Moik mit seinem Lkw unterwegs, um die Milch von den Bauern einzusammeln und in die Molkerei zu bringen. Oft endet der Arbeitstag erst kurz vor Mitternacht.

Wordrap



Moik Transporte e.U. – Inhaber Matthias Moik im Interview

Warum macht Ihnen Ihr Beruf Spaß?

Ich hab keinen harten Konkurrenzkampf, habe immer die selbe Tätigkeit, auf der ich aber viel Kontakt zu meinen Auftraggebern, den Bauern habe.

Wären Sie kein Frächter ...

... wäre ich Koch.

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten ...

... würde ich die Kollektivverträge für Lkw-Fahrer ändern und dafür Sorge tragen, dass die Diäten zwar steuerfrei bleiben, aber beim Pensionsanspruch angerechnet werden.

Factbox

Firma:
MOIK Transporte e.U.

Inhaber:
Matthias Moik

Firmensitz:
Hüttengraben 41
8611 Tragöß - St. Katharein
Tel.: 0660/460 44 00
moik.transporte@icloud.com

Gründungsjahr: 1965

Mitarbeiter: 3

Fuhrpark: 1 Lkw mit Anhänger

Tätigkeitsfeld:
Rohmilchsammeltransport



Firmeninhaber Alexander Berger mit dem neuen 4-Achs-Lkw mit 58-Tonnen-Kran und den Mitarbeiter:innen von Berger-Transporte e.U.

Wenn der Beruf zur Berufung wird ...

... ist eine Firmengründung auch in einer wirtschaftlich herausfordernden Zeit erfolgreich.

Das beweist auch das Ehepaar Ing.ⁱⁿ Petra Kaltenegger-Berger und Alexander Berger aus Spielberg, die mit ihrem 2021 gegründeten Unternehmen Berger-Transporte e.U. auf Erfolgskurs sind.

Mit langjähriger Erfahrung im Transportwesen, Optimismus und unermüdlichem Einsatz wagten Petra Kaltenegger-Berger und Alexander Berger den mutigen Schritt in die Selbstständigkeit. Sie begannen 2021 bei Null und errichteten ein Unternehmen, das heute stolz einen beeindruckenden Fuhrpark von fünf Lkw auf die Straßen bringt.

Berger-Transporte e.U. ist weit mehr als nur ein Transportunternehmen. Es arbeitet mit namhaften Kooperationspartnern zusammen und kann so sämtliche Arbeits- und Hebebühnen aller Größen zur Vermietung anbieten. Diese Services stehen gleichermaßen für Firmen und Privatkunden zur Verfügung.

Firmeninhaber, Alexander Berger, sitzt selbst hinter dem Steuer und

kümmert sich persönlich um die Anfragen der Kunden. Der gelernte Maschinenbautechniker fand seinen Weg in die Transportbranche vor über 20 Jahren, wo er lange als Mobilkranfahrer und schließlich als Disponent tätig war. Seine Ehefrau Petra, die ebenfalls jahrelange Erfahrung im Transportgewerbe vorweisen kann, zeichnet sich für Lohnverrechnung sowie sämtliche bürokratischen Aufgaben und die finanzielle Abwicklung verantwortlich.

Die Entscheidung, den Weg in die Selbstständigkeit einzuschlagen, fiel im Jahr 2020, als eine personelle Umstrukturierung bei ihrem letzten Arbeitgeber erfolgte. Die Begeisterung für ihren Beruf, ihre Qualifikation und die wertvollen Geschäftskontakte, die sie über die Jahre aufgebaut hatten, erleichterten ihnen die

Entscheidung zur Firmengründung erheblich.

Eine der Hürden auf diesem Weg war die Erlangung der Konzession für das Güterbeförderungsgewerbe im Fernverkehr, die Alexander Berger im Oktober 2020 erfolgreich ablegte. Seine Frau Petra hatte diese bereits im Jahr 1997 erworben. 2007 legte sie zusätzlich die Konzessionsprüfung zur Überlassung von Arbeitskräften ab und fungiert heute als gewerberechtliche Geschäftsführerin von Berger-Personal. Beide haben außerdem die Berufskraftfahrerausbildung absolviert.

Weiters waren die bürokratischen Hürden bei der Gründung nicht zu unterschätzen. „Ein regelrechter Spießrutenlauf“, wie Petra Kaltenegger-Berger betont. „Um erfolgreich ein Unternehmen zu gründen, bedarf es tatsächlich eines fundierten Fach-

wissens.“ Hierbei halfen ihnen ihre langjährigen beruflichen Erfahrungen erheblich. Das Ehepaar startete von Grund auf und musste alles beschaffen, vom Computer bis hin zum ersten Lkw. Die Finanzierung, inklusive die Erstellung von Businessplänen, Kostenkalkulationen und Gesprächen mit dem Bankberater, erwiesen sich als besondere Herausforderung. Dennoch meisterten sie all diese Hindernisse mit Zuversicht und Teamarbeit. Ihr erworbenes Know-how aus vielen Jahren in der Branche erwies sich als unschätzbar wertvoll. Von Beginn an begleiteten sie treue Kunden, die ihre Arbeitsqualität schätzten. Heute freut sich das Unternehmen über eine beeindruckende Auslastung von 100 % und gewinnt kontinuierlich neue Kunden durch Empfehlungen. Dabei verfolgt das Unternehmerpaar eine nachhaltige Strategie, vor allem im Mitarbeiter:innenbereich.

Die Mitarbeiter:innenbindung steht im Mittelpunkt ihrer Firmenphilosophie. Dazu entwickelten sie einen Verhaltenskodex, der sowohl das Unternehmen als auch die Belegschaft umfasst. Wertschätzung wird nicht nur den Kunden, sondern auch der Belegschaft entgegengebracht. So gibt es beispielsweise gemeinsame geplante Zusammenkünfte um die Kollegialität und den Zusammenhalt zu festigen und um auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Möglichkeit zu geben, eigene Ideen in das Unternehmen

einzubringen. Das Unternehmerpaar betont: „Wir möchten nicht nur Aufträge erfüllen, sondern auch langfristige Beziehungen aufbauen und unsere Geschäftstätigkeit kontinuierlich ausweiten. Dazu brauchen wir aber vor allem zuverlässige und motivierte Mitarbeiter:innen. Leider wird Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Branche nicht immer die dementsprechende Wertschätzung entgegengebracht. Fehlende Arbeitsmoral bzw. geringe Motivation sind dann das Resultat. An diesem Punkt setzen wir an, um ein Umdenken zu bewirken. Das wir damit auf dem richtigen Weg sind, beweist uns der Umstand, dass wir mehr Bewerbungen als Lkw zur Verfügung haben. Daher verleasen wir auch Mitarbeiter:innen an unsere Mitbewerber, aber nur mit der Garantie, dass es für die Mitarbeiter:innen auch langfristig Arbeit gibt.“

Berger-Transporte ist hauptsächlich in der Steiermark, Wien, Salzburg und Oberösterreich tätig und bietet bei Bedarf auch grenzüberschreitende Transportdienstleistungen an.

Das Unternehmen setzt auf Kundenorientierung, Qualität und Zuverlässigkeit. Der Erfolg basiert auf gemeinsamen Entscheidungen, unermüdlichem Einsatz und der Überzeugung, dass es für jedes Problem eine Lösung gibt. Alexander Berger widmet sich mit Leidenschaft den Anliegen seiner Kunden und genießt deshalb einen ausgezeichneten Ruf und großen Erfolg in der Branche.

Berger-Transporte e.U. ist ein herausragendes Beispiel dafür, wie eine erfolgreiche Unternehmensgründung auch in herausfordernden Zeiten möglich ist, wenn der Beruf zur Berufung wird.



Von der Gründung 2021 hat sich die Fahrzeugflotte von Berger-Transporte auf sechs Fahrzeuge vergrößert – ein fulminantes Wachstum!

Wordrap



Ing.ⁱⁿ Petra Kaltenegger-Berger und Alexander Berger im Interview

Warum macht Ihnen Ihr Beruf Spaß?

Petra Kaltenegger-Berger: Wir sind ein tolles Team, mit tollen Mitarbeiter:innen und einer familiären Struktur. Das Arbeiten mit meinem Mann und das gemeinsame Ziehen an einem Strang machen mir viel Freude.
Alexander Berger: Der breit aufgestellte Kundenstock und die Gespräche mit den Kunden sowie die Schaffung von Lösungen - kurzum die Vielfaltigkeit - machen meinen Beruf attraktiv.

Wären Sie kein Frächter ...

... wäre **Petra Kaltenegger-Berger:** Lohnverrechnerin
... **Alexander Berger:** Disponent

Wenn sie in der Branche etwas ändern könnten ...

... würden beide die Anerkennung der Mitarbeiter:innen und die Entlohnung anheben. Der Kollektivvertrag sollte erhöht und an die Leistung angepasst werden.

Factbox

Firma: Berger-Transporte e.U.

Inhaber: Alexander Berger

Firmensitz:

Blütenweg 10, 8724 Spielberg

Tel.: 0664/54 73 378

office@berger-transporte.at

Gründungsjahr: 2021

Mitarbeiter: 8

Fuhrpark: 3-Achs-LKW mit 26 mto Kran

3-Achs-LKW mit 34 mto Kran

4-Achs-LKW mit 58 mto Kran

2x 4-Achs-Gesteinskipper

Pkw-Steiger mit 23 m Arbeitshöhe

2-Achs-Tandemanhänger

Tätigkeitsfeld: Transport- und Erdbau, Arbeitsbühnenverleih, Hebearbeiten, Arbeitskräfteüberlassung

WKO-Benutzerverwaltung: www.meinwko.at

Die Mitglieder der Wirtschaftskammerorganisation haben Zugang zu umfangreichen branchenspezifischen Informationen und zahlreichen Services. Damit diese noch einfacher, sicherer und schneller im beruflichen Alltag genutzt werden können, steht die WKO-Benutzerverwaltung mit vielen hilfreichen Funktionen zur Verfügung:

- Es kann sich jede Person ein persönliches WKO-Benutzerkonto anlegen, in dem Daten aktualisiert und Passwortänderungen durchgeführt werden können.
- Das eigene Benutzerkonto kann mit einem oder mehreren WKO-Mitgliedschaften verknüpft werden. In Folge kann eine Vielzahl an WKO-Services in Anspruch genommen werden. Darunter zählen der Zugang zu Fachinformationen auf WKO.at, die Bearbeitung der Unternehmensdaten im Firmen A-Z oder die Nutzung des Vorteilsclubs der Jungen Wirtschaft. All diese Services können mit nur einem einzigen WKO-Benutzerkonto abgerufen werden. Auch für Mitglieder, die Unternehmen in mehreren Branchen und Bundesländern haben, reicht ein persönliches WKO-Benutzerkonto.

- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können schnell und einfach zur Nutzung von WKO-Services berechtigt werden.
- Der Einstieg in die WKO-Benutzerverwaltung ist auch mit Bürgerkarte oder Handysignatur möglich.
- Durch einen Nachweis der Identität kann das persönliche WKO-Benutzerkonto aufgewertet werden, um auf exklusive Dienstleistungen der WKO zugreifen zu können.

- Sicherheit hat für die WKO höchste Priorität. Aus diesem Grund ist die WKO-Benutzerverwaltung mit einem umfangreichen Sicherheitssystem versehen, das höchstmöglichen Schutz und eine sichere Datenübertragung bietet.

Sie haben noch Fragen?
Unsere kostenlose WKO-Serviceline unterstützt Sie gerne unter der Nummer 0800 221 221 (Mo.–Fr. 8–20 Uhr, Sa. 8–12 Uhr). Sie können auch eine E-Mail an benutzerverwaltung@wko.at schicken.



Friends on the road: Gemeinsames Auftreten ist das Gebot der Stunde – jetzt Logcom-Mitglied werden!

Warum Logcom?

Der Lkw ist ein wichtiges und verbindendes Element zwischen der produzierenden Industrie und dem Endverbraucher. Dies ist der Bevölkerung und den Entscheidungsträgern leider oft nicht bewusst. Um auf die Bedeutung der Transportbranche aufmerksam zu machen und die österreichischen Transporteure als sympathische Partner zu positionieren, wurde die Marke „LKW-Friends on the road“ von der Arbeitsgemeinschaft Logcom ins Leben gerufen.

Was macht Logcom?

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

zeugbeklebungen bzw. Fahrzeugbeschriftungen im „Friends on the road“-Design auf. Lassen auch Sie Ihr Fahrzeug bekleben und machen auf die Wichtigkeit der Transportbranche aufmerksam. Diese Marke ist ein Bekenntnis zur österreichischen Transportwirtschaft, von der Branche, für die Branche!

Wie können Sie helfen/unterstützen?

Bitte helfen Sie auch aktiv mit diese Marke noch bekannter zu machen,

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

WERDEN SIE BITTE MITGLIED
– Beitrittserklärung ausfüllen und an die Logcom schicken: office@logcom.org!
Weitere Informationen unter: <http://www.logcom.at/initiative/ueber-die-logcom/>



BEITRITTSERKLÄRUNG



FIRMA		ANSPRECHPERSON
ADRESSE		
TELEFON	TELEFAX	E-MAIL

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

- ☐ € 100,- Mitgliedsbeitrag* für Transportunternehmen von 1 – 10 LKW und für Kleintransporteure
- ☐ € 200,- Mitgliedsbeitrag* für Transportunternehmen von 11 – 30 LKW
- ☐ € 300,- Mitgliedsbeitrag* für Transportunternehmen mit über 30 LKW, Speditionen, sowie Betriebe aus anderen Sparten

*Beträge netto, LKW – Anzahl nach Konzessionsumfang

- ☐ Ich habe die Vereinsstatuten und die Bedingungen der Mitgliedschaft zur Kenntnis genommen. Ich stimme der Verwendung meiner Daten zum Zweck der Vereinsführung zu.
- ☐ Ich stimme der Zusendung von Informationen (Newsletter) der ARGE LogCom zu.
- ☐ Im Falle einer Beklebung bzw. Beschriftung (z.B. von Fahrzeugen) im „Friends on the Road“ Design stimme ich der Verwendung, der davon gemachten Fotos, zu Werbezwecken, zur Dokumentation und Abbildung auf der Website und im Newsletter zu.
- ☐ Ich stimme der Eintragung in das Mitgliederverzeichnis auf der Website der ARGE LogCom zu.

Diese Zustimmung kann jederzeit schriftlich widerrufen werden.

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

DATUM	UNTERSCHRIFT/FIRMENSTEMPEL
-------	----------------------------



Transporteure auf medialem Überholkurs



WKÖ-Fachverband Güterbeförderung begrüßt Vorschlag der EU-Kommission zu Abmessungen und Gewichte

Obmann Markus Fischer: „5-Achs-Solo-LKW mit 40 Tonnen sind effizienter und damit umweltschonender.“

Wien (OTS)- Der Fachverband Güterbeförderung begrüßt die Vorschläge zur Überarbeitung der Richtlinie über höchstzulässige Abmessungen und Gewichte von schweren Nutzfahrzeugen, die die EU-Kommission im Rahmen des „Greening Transport Package“ lanciert hat. Damit sollen die bestehenden Vorschriften dahingehend geändert werden, dass Fahrzeuge, die emissionsfreie Technologien verwenden, mehr Gewicht haben dürfen, zumal diese Technologien auch das Gewicht eines Fahrzeugs erhöhen. Der Vorschlag der EU-Kommission hat das Ziel, Anreize für die Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge und Technologien zu schaffen. „Die präsentierten Regelungen signalisieren die Bereitschaft der EU-Politiker, den Verkehrssektor mit sinnvollen Maßnahmen zu dekarbonisieren“, betont Markus Fischer, Obmann des Fachverbands Güterbeförderung in der WKÖ. Der Fachverband fordert seit Längem die „Optimierung von Abmessungen und Gewichte“, um Transporte effizienter und ökologischer zu gestalten. „Besonders erfreulich ist, dass unsere Forderung, 5-Achs-Solo-LKW mit 40 Tonnen einzuführen, im Vorschlag der EU-Kommission abgebildet ist“, erklärt Fischer. Es gebe tatsächlich keinen Grund, diese Fahrzeuge nicht zuzulassen. Die zusätzliche Achse würde zahlreiche wesentliche Vorteile bringen:

- Höhere Ladekapazität: Die zusätzliche Achse eines 5-Achs-Solo-LKW ermöglicht den Transport von größeren Mengen an Waren mit einer einzigen Fahrt, was die Effizienz des Transports erhöht und die Anzahl der benötigten Fahrten verringert.
- Bessere Manövrierfähigkeit: Die zusätzliche Achse verbessert die Manövrierfähigkeit des LKW erheblich. Das Fahrzeug kann enger abbiegen und in engen Straßen oder auf engen Baustellen einfacher manövrieren. Dies ist besonders vorteilhaft im urbanen Raum mit begrenzten Platzverhältnissen.
- Höhere Stabilität: Mit einer zusätzlichen Achse bietet ein 5-Achs-Solo-LKW eine verbesserte Stabilität während der Fahrt. Das zusätzliche Gewicht auf der Achse verteilt die Last gleichmäßiger und reduziert die Wahrscheinlichkeit von instabilen oder unkontrollierten Bewegungen des LKW.
- Bessere Traction: Die zusätzliche Achse erhöht die Traction des LKW auf der Straße. Dies ist besonders nützlich bei schwierigen Wetterbedingungen wie Regen, Schnee oder Eis, da der LKW eine bessere Haftung auf der Fahrbahn hat und somit sicherer fahren kann.
- Reduzierte Straßenbelastung: Durch die zusätzliche Achse wird das Gewicht des LKW auf eine größere Fläche verteilt, was zu einer geringeren Belastung der Straßeninfrastruktur führt. Dies kann den Verschleiß der Straßen verringern und deren Lebensdauer erhöhen.
- Bekämpfung des Fahrermangels: Für das Lenken eines 5-Achs-LKW ist kein Führerschein der Klasse E für das Führen schwerer Anhänger notwendig. Es reicht ein C-Führerschein. Dies würde dem omnipräsenten Problem des Fahrermangels entgegenwirken, zumal zahlreiche Fahrer den E-Führerschein nicht besitzen. Zudem ist es gerade für weniger erfahrene Lenker wesentlich einfacher, mit einem Solo-LKW zu fahren.
- Zügigere Reisegeschwindigkeit: Keine Einschränkung auf 62 km/h durch Sondertypisierung. Wesentlich z.B. bei Bergfahrzeugen, die möglichst rasch am Unfall- bzw. Pannenort eintreffen sollen.

Gerade für die Bauwirtschaft und die damit verbundenen Transporte wäre die Einführung des 5-Achs-Solo-LKW, die der Fachverband entschieden fordert, laut Markus Fischer „ein großer Wurf“. So würde sich die Lademenge z.B. bei Beton um fast zwei Kubikmeter erhöhen, was zu einer signifikanten Reduktion der Fahrten führte. Bei Sand, Kies, Aushub und anderen Schüttgütern – im Besonderen im urbanen Raum – lägen die Vorteile noch deutlicher auf der Hand: „Im innerstädtischen Bereich ist es aufgrund ihrer Länge nicht immer möglich, mit Sattelzügen zu transportieren. Deshalb muss zurzeit oftmals mit 4-Achs-Kippern gefahren werden“, so der Fachverbandsobmann. Durch die verkürzte Bauweise und die damit einhergehende optimierte Wendigkeit und Rangierfähigkeit im Vergleich zu Sattelzügen würde der Einsatz von 5-Achs-Solo-LKW einen enormen Mehrwert gegenüber 4-Achsern erzielen. „Die Nutzlast würde sich um ca. 4 bis 5 Tonnen erhöhen bzw. könnten mit einem 5-Achser rund 9 – 10 Fahrten pro Woche gegenüber einem 4-Achs-Kipper eingespart werden“, erklärt Markus Fischer. (PWW240/DFS)



WKÖ-Fachverband Güterbeförderung: „LKW-Mauterhöhung ohne Mehrwert für die Umwelt“

Güterbeförderungs-Branchensprecher Markus Fischer: „Anhebung der Mauttarife befeuert außerdem die Inflation“

Wien (OTS)- „Österreich hat bereits jetzt die EU-weit höchsten Mauttarife für LKW. Nun soll die Umsetzung der neuen EU-Wegekostenrichtlinie zu zusätzlichen Mauterhöhungen führen“, sagt Markus Fischer, Obmann des Fachverbands Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ). „Eine Mauterhöhung von 7,4 Prozent im nächsten Jahr bzw. 12,1 Prozent im Jahr 2025 bringt keinen Mehrwert für die Umwelt, sondern heizt nur die aktuell wieder gestiegene Inflation weiter an und ist daher inakzeptabel“, stellt er klar.

Ebenso klar ist für ihn aber auch: „Wir Transporteure sprechen uns nicht per se gegen ein modernes Mautsystem aus, das auch den CO2-Ausstoß berücksichtigt. Das allerdings unter der Voraussetzung, dass Unternehmen auch tatsächlich die Möglichkeit haben, auf emissionsfreie Fahrzeuge umzusteigen und dass die Tarife insgesamt nicht weiter steigen.“

Kein Lenkungseffekt, geringe Verfügbarkeit der entsprechenden Fahrzeuge am Markt, fehlende Tank- und Ladeinfrastruktur

Es dürfe nicht vergessen werden, dass mit Oktober 2022 die CO2-Bepreisung schlagend wurde, was seitdem erheblich zur Verteuerung des Treibstoffes beigetragen habe, so Branchen-Experte Fischer. „Derzeit führt ein CO2-Zuschlag, wie im aktuellen Gesetzesentwurf vorgesehen, nur zu weiteren Mehreinnahmen für den Straßenerhalter. Es fehlt die Möglichkeit für Unternehmen, auf Nullmissionsfahrzeuge umzusteigen. Der vom Bundesministerium für Klimaschutz gewünschte Verlagerungs- bzw. Lenkungseffekt verpufft.“

Dazu kommt, dass aktuell Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb für den mautrelevanten klassischen Fernverkehr kaum oder nur in geringen Mengen am Markt verfügbar sind. „Zudem sind wasserstoffbetriebene LKW bis zu vier Mal, Elektro-LKW bis zu dreieinhalb Mal teurer als schwere Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren“, so Fachverbandsobmann Markus Fischer. Zum Ausgleich der Mehrkosten für die Unternehmer:innen im Bereich Güterbeförderung bedürfe es deshalb zielgerichteter Förderungen für den Ankauf dieser Fahrzeuge. Darüber hinaus fehle es auch an einer flächendeckenden Tank- und Ladeinfrastruktur. (PWWK272/JHR)



**WKÖ-Fachverband Güterbeförderung:
„LKW-Mauterhöhung ohne Mehrwert für die Umwelt“**
OTS, 6. September 2023



**WKÖ-Fachverband Güterbeförderung
begrüßt Vorschlag der EU-Kommission zu
Abmessungen und Gewichte**
OTS, 6. Juni 2023



Sie möchten auch mit einer Werbung in der Vollen Fahrt vertreten sein?

Infos unter 0316/30 43 00
mailbox@printverlag.at
www.printverlag.at

SO VIEL IST SICHER:
Ich bin bestens vernetzt.

Mit Veritas Connected habe ich alle meine Versicherungsdaten stets im Blick. Und das einfach und bequem 24/7 am PC oder am Handy. Neben der persönlichen Betreuung ein echter Mehrwert, der mir wertvolle Zeit erspart. Mit wenigen Klicks verschaffe ich mir eine detaillierte Übersicht zu Vertrags- und Schadenangelegenheiten. Ein zusätzliches Service, das mich rund um die Uhr up to date hält.

www.veritas-versicherungsmakler.at

KRAFT FAHRZEUGE WINKLER

HANDEL VERLEIH SERVICE.

Gebrauchte Kleintransporter zu Top-Preisen!

Krankenhausstraße 31 – 4150 Rohrbach
Tel.: 07289/62350 – Mobil: 0664/4430515
kraftfahrzeuge@winkler.co.at
www.winkler.co.at

Oldtimer - Land Rover Defender 109 Pickup Serie 2 – kurze Kabine / lange Pritsche, Bj. 1966 – restauriert, neu überprüft – voll einsatzbereit – Lkw-typisiert – voll abschreibbar!

VW Amarok 3.0 V6 TDI Pickup Doka, Hardtop mit Dachträger, Automatikgetriebe, Anhängervorrichtung, Alufelgen etc., Bj. 2017, km 185.000

Ducato 136 3.0 CNG Erdgas/Benzin Integralkoffer mit Seitentür, 4300x2150x2300, 950 kg Nutzlast! Klima, Bluetooth, etc. Bj. 2017, 17.000 km!!!

Fiat Ducato JTD 130 Koffer mit hydr. LBW (130 PS, EURO 6), 4200x2100x2300, ca. 950 kg Nutzlast! Klima, Bluetooth, Tempomat etc. Bj. 2019, 70.000 km

Fiat Ducato JTD 130 Koffer mit hydr. LBW (130 PS, EURO 6), 4200x2100x2300, ca. 950 kg Nutzlast! Klima, Bluetooth, Tempomat etc. Bj. 2019, 99.000 km

Fiat Ducato JTD 130 Koffer mit Überbau (130 PS, EURO 6), 4200x2100x2300, ca. 950 kg Nutzlast! Klima, Bluetooth, Tempomat etc. Auch auf Wunsch mit hydr. Ladebordwand zu Top-Preis! Bj. 2020, 97.000 km

Renault Koffer (165 PS EURO 6)
4250x2100x2250, 975 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2020, 52.000 km

Ford Transit 170EL350 Doka-Kasten L3H2, Klima, AHV etc., Bj. 2017, km ca. 190.000

Ford Transit 170FL350 Koffer (170 PS EURO 6)
4250x2100x2200, ca. 950 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2020, 75.000 km

Ford Transit 170EL350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (170 PS, EURO 6) Zwillingsbereift, Heckantrieb 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2019, 59.000 km

Ford Transit 130EL350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (130 PS, EURO 6) Zwillingsbereift, Heckantrieb 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc., Mod. 2018, 73.000 km

Shibaura CM314 – Universalfahrzeug mit Frontmulchmäher 150 cm und Schneeschild 160 cm, Kehrbürste 150 cm, Fronthydraulik, Allradantrieb, Dieselmotor 31 PS, Kabine mit Heizung etc., Bj. 2013, ca. 3.400 Bh

Wir besorgen Ihnen gerne Ihren Spezialtransporter auf Wunsch! www.winkler.co.at

TREUE BEGLEITER FÜR EIN ERFOLGREICHES BUSINESS RENAULT NUTZFAHRZEUGE



RENAULT EXPRESS

ab € 14.790,-

inkl. Finanzierungsbonus
netto, NoVA-frei



RENAULT KANGOO VAN

ab € 16.890,-

inkl. Finanzierungsbonus
netto, NoVA-frei



RENAULT TRAFIC

ab € 23.390,-

inkl. Finanzierungsbonus
netto, zzgl. NoVA



RENAULT MASTER

ab € 23.590,-

inkl. Finanzierungsbonus
netto, zzgl. NoVA



Aktionspreise inkl. aller anwendbaren Boni, exkl. USt., exkl. NoVA, gültig für Firmenkunden bei Leasing über Mobilize Financial Services (eine Marke der RCI Banque SA Niederlassung Österreich) bis 30.09.2023. Berechnungsgrundlage: Express TCE 100, Barzahlungspreis netto € 14.790,- monatliche Rate netto € 109,-, fixer Sollzinssatz 5,99%, Anzahlung netto € 4.297,-, Laufzeit 48 Monate, Kilometerleistung 25.000 km p.a., Gesamtbetrag netto € 13.101,-, Vertragsgebühr netto € 72,- im Gesamtbetrag und Bearbeitungsgebühr von netto € 300,- in der monatlichen Rate. Änderungen, Satz- und Druckfehler vorbehalten. Symbolfotos.

Gesamtverbrauch Renault Neuer Express/Kangoo Van/Trafic/Master 13,0–4,6 l/100 km, CO₂-Emission 368–122 g/km, jeweils homologiert gemäß WLTP.

[renault.at](https://www.renault.at)

VOGL+co

Mobil, wie du willst |

PRO+ BUSINESS CENTER
Wiener Straße 301, 8051 Graz
+43 316 68 000 5-33 05

www.vogl-auto.at