

VOLLE FAHRT

VOL. 1 / 2024

Das Magazin der steirischen Frächter



VOLLER ERFOLG: REBENLAND RALLYE

KV-GÜTERBEFÖRDERUNG
SEITE 10

FAHRVERBOT MURTAL
SEITE 20

100% Performance, 100% Nachhaltigkeit – für 100% Kundenzufriedenheit

Mit innovativen Lösungen von WashTec können Sie durch die Rückgewinnung des Brauchwassers Ihren Frischwasserverbrauch bei der Fahrzeugwäsche um bis zu 90% senken. So sparen Sie Geld – und leisten einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz.





★ NACHHALTIGE AUTOWÄSCHE
★ 2024
WashTec

Internationales Zertifizierungsprogramm für nachhaltige Autowaschstandorte.

Jetzt kostenfrei teilnehmen!

Besuchen Sie uns in Halle 1 / 1J20
UNITI expo
14. – 16. Mai 2024, Messe Stuttgart

WashTec
CLEAN CARS®

www.washtec.at



ac truck & trailer GmbH
SERVICE | REPARATUR | FAHRZEUGBAU

ZERTIFIZIERUNGSMERKMALE

- Nachhaltige Waschchemie
- Wasseraufbereitungsanlage/ Kaltwasserbetrieb
- Ressourcenschonender Waschanlagenbetrieb

Ab sofort bieten wir mit unserer neuen LKW-Waschstraße Sauberkeit vom Kleinbus bis zum Hängerzug. Auch Reisebusse erstrahlen in perfektem Glanz dank unserer hochmodernen Anlage.

Zusätzlich zur Außenwäsche haben wir sämtliche Spezialwäschen im Portfolio:

- Unterbodenwäsche LKW
- Baustellenfahrzeuge
- Innenbodenwäsche
- Hochdruckreinigung
- Innenbodenwäsche Hängerzug/Sattelaufleger
- Innenbodenwäsche Schubboden
- Motor-, Getriebe- oder Kranwäsche
- Planenreinigung
- Dieseltankreinigung





★ NACHHALTIGE AUTOWÄSCHE
★ 2024
WashTec

ac truck & trailer GmbH
Siegfried Theiss-Straße 20
2700 Wiener Neustadt

T +43 (0) 2622 277 82-0
E office@sw-truck-trailer.at
www.sw-truck-trailer.at

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

Schon seit Jahren arbeiten wir als Fachgruppe und Interessenvertretung an einer Verbesserung des Images von Branche und Fahrerberuf. Mit dem heurigen Hauptsponsoring der Rebenland Rallye in Leutschach durch „FRIENDS on the Road“ versuchen wir einen neuen Weg zu gehen. Image beruht auf Emotionen, das Rallye-Geschehen auch. Der Rallye- wie auch der Lkw-Fahrer bewegt modernste Fahrzeugtechnologien. Beide Bereiche treiben Themen wie Gewichtsoptimierung, Kraftstoffverbrauch und Routenplanung. Wir wollen mit unserem Rallye-Auftritt der Öffentlichkeit vermitteln, welche Innovationen die Technik zu bieten hat, und dass der Lkw auch sauber ist. Dazu gab es zwar schon vor drei Jahren eine Studie von der TU Graz, die bestätigt hat, dass Lkw

der Euroklasse 6 schmutzige Luft ansaugen, als sie emittieren, aber das ist immer noch nicht bis zur Bevölkerung und zur Politik vorgedrungen. Deshalb weisen wir erneut darauf hin – mit unserem Auftritt bei der Rebenland Rallye, aber auch schon im Vorfeld haben wir im Rahmen einer Pressekonferenz auf die Umweltfreundlichkeit unserer Fahrzeuge hingewiesen. Einen Aha-Effekt bei den Journalisten haben wir mit unserer Meldung erzielt, dass man durch Betankung der Verbrenner mit HVO 100-Diesel sofort eine 90-prozentige Reduktion von CO₂ erreichen könnte. Auch das hat die TU Graz bestätigt. Und dabei kostet der HVO 100 nur wenige Cent je Liter mehr. Was jedoch das Verkehrsministerium angeht: Es müsste sich der Einsatz von HVO 100 auch bei der Maut

niederschlagen, was es derzeit nicht tut. Das gilt es nun mit Vehemenz einzufordern.

In diesem Sinne hoffen wir, dass all jene, die eine Karte von insgesamt 250 Eintrittskarten zur Rallye ergattert haben, viel Spaß in Leutschach hatten (siehe auch Seite 6 bis 9).

Und von mir das Versprechen: Wir kämpfen weiter im Interesse der Transportwirtschaft.



**Euer Obmann
Peter Fahrner**



Obmann Peter Fahrner

Fachgruppe aktuell

90 Prozent weniger CO ₂ sind sofort möglich	6
Das war die Rebenland Rallye 2024	8

Verkehrsinfo national

KV-Güterbeförderung Arbeiter unterschrieben und hinterlegt	10
KV-Güterbeförderung und Kleintransport Angestellte 2024	10
Anerkennung von Bescheinigungen über die Berufskraftfahrerqualifikation	12
Verordnung Fahrverbot Murtal	14
IRU-Umfrage – Stand Umrüstung Smart Tacho 2	16
Tirol: Dosierungsmaßnahmen für Lkw – 2. Halbjahr 2024	16

Verkehrsinfo international

Italien:	Fahrverbote für Lkw auf dem Gebiet der Provinz Bozen	18
	Fahrverbotskalender 2024	18
Tschechische Republik:	Änderungen im Mautsystem seit dem 1. März 2024	28
Litauen/Weißrussland:	Schließung weiterer Grenzübergänge seit dem 1. März 2024	28
Finnland:	Grenzübergangstellen zu Russland bleiben geschlossen	30
Deutschland:	Vollsperrung der A42 zwischen Bottrop-Süd und Essen-Nord	30
Ungarn:	Änderungen im E-Maut-System HU-GO seit 1. Januar 2024	31
Vereinigtes Königreich:	Border Target Operating Model	32

Transport Service

Dr. Peter Tropper: Blick nach Brüssel: EU-Transportmärkte – steigende Kosten und sinkende Frachtraten	34
Europäischer Datenschutzausschuss: Datenschutzleitfaden für kleine Unternehmen	35
„Die steirischen Transporteure“	36
WIFO Sonderauswertung Konjunkturtest – Auswertung Güterbeförderung Jänner 2024	40
Neues Service-Angebot der WKO Steiermark für Betriebsanlagenehmigungen	42
Grundumlage	42
E-Zustellungen – USP Unternehmerserviceportal	43
Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex – Kleintransportgewerbe	45
Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich	45
Online-Lkw-Kalkulationstool inklusive Downloadmöglichkeit	45
Pfuscherbekämpfung: Meldungen online möglich	45
RA Mag. Christoph Rappold: Das Imperium schlägt lauwarm zurück	46

Boxen stopp

Termine: Nächste Fachgruppentagung	48
WKO-Benutzerverwaltung: www.meinwko.at	48
Termine: Fachliche Vorbereitung auf die Eignungsprüfung im Güterbeförderungsgewerbe	49
Dr. Christian Spindel: Lkw als Rennfahrer für die Umwelt	50
FRIENDS on the Road: Gemeinsames Auftreten ist das Gebot der Stunde – jetzt Logcom-Mitglied werden!	51
Transporteure A-Z: Melden auch Sie sich an!	53
Transportrait: Heiling Milchtransporte GmbH	54
Transportrait: Nico Triller Transporte	56
Transporteure auf medialem Überholkurs	58



Impressum: Volle Fahrt – Ausgabe 69
 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 © Daniel Fessl;
 Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz, Medieninhaber: Jürgen Hasenrath; 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
- Pritschenaufbauten mit Zertifizierung
- 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

TrucknRoll Ersatzteilvertrieb GmbH

Bahnhofstraße 91
A-8401 Kalsdorf

+43 3135 / 544 88
www.trucknroll.at



Ihr kompetenter
Partner am LKW-,
Anhängers- und
Omnibus-Ersatz-
teilmarkt!





90 Prozent weniger CO₂ sind sofort möglich

„LKW FRIENDS on the Road“ stieg als Hauptsponsor mit der steirischen Fachgruppe Güterbeförderung erstmals ins Rallye-Geschehen ein und machte die Rebenland Rallye zur gelben Veranstaltung. „Es gibt viele Parallelen zwischen Lkw und dem Rallye-Sport“ sagt Peter Fahrner, Obmann der steirischen Transporteure. „Zudem erhoffen wir uns unter den PS-faszinierten Rallye-Fans auch Interesse am Lkw zu wecken. Denn gutes Fahrpersonal ist immer gefragt.“

Niemand fährt zum Spaß spazieren, um jemanden zu ärgern. Man transportiert mit dem Lkw, weil der Bedarf da ist und weil die Bahn vieles nicht abdecken kann“, betont Peter Fahrner, steirischer Fachgruppenobmann der Güterbeförderer und sagt: „Unser Slogan – der Lkw bringt, was wir täglich brauchen – kommt nicht von ungefähr.“ Die Güterbeförderung ist schlichtweg DER Motor für

die Wirtschaft, damit sie läuft. Und weil es ohne Lkw nicht geht, steigt derzeit stetig auch der Druck auf die Transportwirtschaft auf E-Lkw umzusteigen, weiß Fahrner nur zu gut: „Doch nicht nur die Ladeinfrastruktur ist nicht vorhanden, auch die Stromkapazitäten könnten bei einem großflächigen Umstieg auf E-Lkw nicht gestemmt werden.“ Fahrner ist mit seinem Unternehmen

im CargoCenter Graz stationiert. „Wenn man bedenkt, wie viele Lkw dort Waren auf die Schiene bringen und von dort holen, kann man sich vorstellen, wenn alle Lkw am Abend am Stromnetz andocken würden, dass Graz und Graz-Umgebung finster sein würden.“

Seit Ende der 90er-Jahre kam es in Österreich durch eine rasante Flot-

tenerneuerung auf dem Lkw-Sektor zu einem deutlichen Rückgang der Emissionen. Bereits seit 2014 liegt der Emissionsstandard am Schwerverkehrssektor bei Euro 6, wodurch der Einfluss der modernen Fahrzeuge auf die Luftqualität nur noch geringfügig ist, wie auch von der TU-Graz durch Messungen bestätigt wurde: Man kann sagen, dass der moderne Euro-6-Lkw schmutzige Luft ansaugt, als emittiert wird. „Dass die Emissionen dennoch gestiegen sind, ist dem Umstand geschuldet, dass im Pkw-Bereich der Dieselantrieb im gleichen Zeitraum gestiegen ist, und auch die Transporte zahlenmäßig mehr geworden sind“, erklärt Fahrner. Leider habe das auch dazu geführt, dass in den letzten Jahren immer mehr Fahrverbote für Lkw erlassen wurden: regionale Lkw-Fahrverbote unterschiedlichster Ausprägungen, die massive Umwegverkehre produzieren, und Fahrverbote für diverse Euroklassen im Rahmen vom IG-L oder die jüngste Verordnung im Rahmen des Abfallwirtschaftsgesetzes, dass man ab 200 österreichische Straßenkilometer mit mehr als 10 t Abfall auf die Schiene muss. „Ein Irrsinn“, wie Fahrner immer sagt, aber nicht nur wegen der Umwegverkehre. Man könnte auf einen Schlag 90 Prozent der CO₂-Emissionen verringern, wenn man bei der Betankung der Verbrennungsmotoren etwa auf HVO-100-Diesel umsteigt.

Konstantin Weller von der TU Graz bestätigt und führt aus: „Die Dieselvariante HVO wie auch E-Fuels können bei den herkömmlichen Verbrennungsmotoren sofort zum Einsatz kommen und würden für eine sofortige und effektive Reduktion der CO₂-Emissionen sorgen. In seiner Dissertation beschäftigte er sich mit Emissionen von schweren Lkw, daher weiß er: „HVO 100 ist ein biogener Kraftstoff, der sofort verfügbar ist und eine CO₂-Reduktion von mehr als 90 Prozent im Vergleich zu fossi-

lem Diesel mit sich bringt, wenn dieser hauptsächlich aus Speiseabfällen gewonnen wird.“ Das Gute ist auch, dass beim Einsatz von E-Fuels als auch von biogenen Kraftstoffen die bestehende Tankstelleninfrastruktur genutzt werden kann. Zudem seien die Kosten von biogenen Kraftstoffen nicht überbordend höher. Weller spricht von derzeitigen Mehrkosten von wenigen Cent je Liter. In Zukunft sind sogar sowohl bei E-Fuels als auch bei biogenen Kraftstoffen Kosten von unter 1 Euro pro Liter angekündigt.

„Schon bald wird die saubere Technologie der Euro-6-Emissionsnorm von Euro 7 abgelöst“, weiß auch Logcom-Präsident Christian Spindel als Friend-on-the-Road-Vertreter. „Innovation und modernste Technologien sind am Lkw-Sektor Standard, genauso wie am Rallye-Sektor auch. Deshalb haben wir uns entschieden, das Hauptsponsoring der Rebenland Rallye am 15. und 16. März in Leutschach zu übernehmen“, freut sich Spindel. Mit an Bord, den mehrfachen Rallye-Staatsmeister und Motorsport-Idol Achim Mörtl, „der in einem unserer zwei Vorausautos Gas geben wird.“ Für Spindel transportiert der Lkw nicht nur was wir täglich brauchen, sondern auch Emotionen. Spindel erläutert: „Wir sehen viele Parallelen zwischen dem Rallyesport und dem Gütertransport auf der Straße. Rallye- und Lkw-Fahrer bewegen hochtechnisierte Fahrzeuge. Der Lkw-Fahrer arbeitet für einen möglichst ökologischen und ökonomischen Betrieb seines Fahrzeuges und der Rallye-Fahrer arbeitet mit der gleichen Perfektion für die schnellstmögliche Rundenzeit. Beide treiben Themen wie Gewichtsoptimierung, Kraftstoffverbrauch, Routenplanung an.“ Um einen Impuls in die richtige Richtung zu setzen, habe man sich auch bei der Rallye dafür entschlossen, die gebuchten Vorausautos mit HVO-100 Diesel zu

bedanken, lässt Spindel aufhorchen: „Die Politik ist jedenfalls beim Thema HVO gefordert und müsste die Verwendung jedenfalls offiziell anerkennen. Derzeit ist das nicht der Fall, denn bei der Maut findet die Verwendung von HVO-Kraftstoff zu keiner Vergünstigung!“ Mit dem Engagement rund um die Rebenland Rallye möchten „LKW FRIENDS on the Road“ und die steirische Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe der WKO Steiermark auch Menschen ansprechen, die sich für Motorsport und Mobilität begeistern und bisher noch nicht auf die Idee gekommen sind, diese Begeisterung auch beruflich umzusetzen – vielleicht hinter dem Lenkrad eines 500 PS starken Lkw.



INFO

Was ist HVO 100?

HVO steht für „hydrotreated vegetable oil“. Es handelt sich um hydriertes Pflanzenöl aus biologischen Rest- und Abfallstoffen. Der Kraftstoff spart im Vergleich zu fossilem Diesel 90 Prozent CO₂ ein.

INFO

Vor der Rallye – Einblicke in die Pressekonferenz finden Sie hier:

WKO.tv Next Generation
<https://wko.tv/video/12985>



Fotos: © Daniel Frestl



KV-Güterbeförderung Arbeiter unterschrieben und hinterlegt

Der KV-Güterbeförderung Arbeiter ist nun unterschrieben und auch im digitalen Amtsblatt kundgemacht. Die KV-Stundenlöhne (keine IST-Löhne), die KV-Lehrlingsentschädigung sowie die KV-Zulagen wurden mit 1. Jänner 2024 um **9,67 Prozent erhöht**.

Der Kollektivvertrag ist in der Kollektivvertragsdatenbank bzw. auf unserer Website abrufbar.

www.wko.at/stmk/transport-verkehr/gueterbefoerderungsgewerbe

KV-Güterbeförderung und Kleintransport Angestellte 2024

Untenstehend finden Sie die Gehaltstabelle für 2024 des Kollektivvertrages Güterbeförderung und Kleintransport Angestellte.

Unter www.wko.at/kollektivvertrag/kollektivvertrag-gueterbefoerderung-angestellte-2024 finden Sie den gesamten Kollektivvertrag.

ANGESTELLTE	Gehalt KV 2024
Beschäftigungsgruppe 1	
a)	€ 1.825,00
b)	€ 1.870,00
c)	€ 1.910,00
Beschäftigungsgruppe 2	
a)	€ 1.875,00
b)	€ 1.925,00
c)	€ 2.074,23
Beschäftigungsgruppe 3	
a)	€ 1.910,00
b)	€ 2.036,02
c)	€ 2.281,65
Beschäftigungsgruppe 4	
a)	€ 2.085,15
b)	€ 2.161,57
c)	€ 2.516,37

Lehrlingseinkommen 2024

1. Lehrjahr	€ 750,00
2. Lehrjahr	€ 1.031,25
3. Lehrjahr	€ 1.406,25



ALGE
WASCHECHNIK

Christ NOVA | THE NEW DIMENSION
ALGE Waschtechnik GmbH • 03136 611 33 • office@tanktechnik.at

HMF JOAB UNILOCK HOEFLON KR PAN **DUNST**
HYDRAULIK & LADETECHNIK

Ihr kompetenter Partner für
Hydraulik, Ladetechnik & Spezialaufbauten

- ▶ Generalvertrieb für Österreich der HMF-Ladekrane, JOAB Containerwechselsysteme, HOEFLON Mini-Hebekrane, KR PAN LKW- Krane
- ▶ kunden- und lösungsorientierte Spezialaufbauten – von der Projektierung bis zur Typisierung
- ▶ Mobiles Kranservice mit Rund-um-die-Uhr-Betreuung
- ▶ UNILOCK – Das hydraulische Kran-Schnellwechselsystem
- ▶ Reparaturen, Serviceleistungen & Überprüfungen
- ▶ Planung, Fertigung und Aufbau von Hydraulikanlagen
- ▶ Großes Ersatzteillager

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
dunst-hydraulik.com



Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Anerkennung von Bescheinigungen über die Berufskraftfahrerqualifikation

Aus Anlass einiger Anfragen aus den Bundesländern Kärnten und Salzburg nimmt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) in obiger Angelegenheit wie folgt Stellung:

Bescheinigung über die Prüfung zu Erlangung der Grundqualifikation für den Güterkraft- oder Personenkraftverkehr

Artikel 9 Subabs. 1 der Richtlinie 2022/2561/EU über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (in der Folge: die Richtlinie) normiert, dass Staatsangehörige eines Mitgliedstaats die Grundqualifikation in dem Mitgliedstaat erlangen, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben beziehungsweise normieren § 14d Abs. 1 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 (GelverkG) und §

19c Abs. 1 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG), dass Lenker, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaates sind, die Prüfung zur Erlangung der Grundqualifikation in Österreich abzulegen haben, wenn sie ihren Hauptwohnsitz in Österreich haben.

Staatsangehörige eines Mitgliedstaates dürfen die Grundqualifikationsprüfung somit nur in jenem Mitgliedstaat ablegen, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben beziehungsweise in Österreich, wenn ihr Hauptwohnsitz in Österreich liegt.

Für Staatsangehörige eines Drittlandes legt Artikel 9 Unterabs. 2 der Richtlinie fest, dass sie die Grundqualifikation in dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, oder in dem Mitgliedstaat, der ihnen eine Arbeitsgenehmigung erteilt hat, erhalten. Hier normieren § 14d Abs. 2 GelverkG und § 19c Abs. 2 GütbefG, dass Lenker, die Staatsangehörige eines Drittstaates sind und bei einem in Österreich

niedergelassenen Unternehmen arbeiten, die Prüfung zur Erlangung der Grundqualifikation in Österreich abzulegen haben oder diese in Österreich ablegen können, wenn ihnen ein Aufenthaltstitel, der das Recht auf unbeschränkten Zugang zum Arbeitsmarkt in Österreich ermöglicht, erteilt wurde.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sowohl Staatsangehörige eines Mitgliedstaates als auch Staatsangehörige eines Drittlandes die Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises in jenem Mitgliedstaat beantragen, in dem sie aufgrund ihres Hauptwohnsitzes, Arbeitsplatzes oder der erteilten Arbeitsgenehmigung die Grundqualifikationsprüfung abgelegt haben. Da gemäß Artikel 10 Unterabs. 3 der Richtlinie die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweise gegenseitig anerkannt werden, kann der betreffende Berufskraftfahrer mit seinem ausländischen Fahrerqualifizierungsnachweis in Österreich problemlos

seine Tätigkeit aufnehmen. Die Ausstellung eines österreichischen Fahrerqualifizierungsnachweises mittels Anerkennung einer Grundqualifikationsbescheinigung aus einem anderen Mitgliedstaat ist daher grundsätzlich nicht erforderlich und in Österreich auch nicht zulässig.

Bescheinigung über eine Weiterbildung für den Güterkraft- oder Personenkraftverkehr

Gemäß Artikel 9 Unterabs. 3 der Richtlinie durchlaufen die in Artikel 1 Buchstaben a und b (Staatsangehörige eines Mitgliedstaats und eines Drittlands) genannten Kraftfahrer die Weiterbildung gemäß Artikel 7 in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben, oder in dem Mitgliedstaat, in dem sie arbeiten beziehungsweise normieren § 14d Abs. 3 GelverkG und § 19c Abs. 3 GütbefG, dass Lenker, die ihren Hauptwohnsitz in Österreich haben oder bei einem in Österreich niedergelassenen Unternehmen arbeiten, die Weiterbildung in Österreich durchlaufen können.

Im Bereich der Weiterbildung besteht also – wohl vermehrt im grenznahen Raum – für einen Lenker, der in einem Mitgliedstaat wohnt und in einem anderen arbeitet, eine Wahlmöglichkeit hinsichtlich des Mitgliedstaates, in dem er seine Weiterbildung absolviert.

Das BMK ist ursprünglich davon ausgegangen, dass eine Wahlmöglichkeit hinsichtlich des Weiterbildungsmitgliedstaats auch bedeuten muss, dass die beiden betroffenen Mitgliedstaaten wechselseitig Weiterbildungsbescheinigungen des jeweils anderen Mitgliedstaates für die Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises anerkennen. Dies wird jedoch, wie

diesbezügliche Erfahrungen (etwa mit den Nachbarländern Ungarn und Tschechien) gezeigt haben, nicht in allen Mitgliedstaaten so gesehen beziehungsweise gehandhabt. Beispielsweise hatten ungarische Lenker, die in Ungarn wohnen und bei einem österreichischen Unternehmen arbeiten, die Weiterbildung in Österreich absolviert; jedoch wurde die österreichische Weiterbildungsbescheinigung von den ungarischen Behörden nicht anerkannt und diesen Lenkern daher auch kein ungarischer Fahrerqualifizierungsnachweis ausgestellt. Zum damaligen Zeitpunkt gab es in Österreich auch noch keinen Fahrerqualifizierungsnachweis im Scheckkartenformat (die Eintragung des Codes „95“ in einen ungarischen Führerschein ist nicht möglich), weshalb als „Notlösung“ für Fahrten innerhalb Österreichs die aktuellen Weiterbildungsbescheinigungen mitgeführt werden mussten. Grenzüberschreitende Fahrten konnten von solchen Lenkern jedoch mangels Fahrerqualifizierungsnachweis nicht durchgeführt werden.

Diese Problematik wurde an die Europäische Kommission (EK) herangetragen und in einer Sitzung des Ausschusses zur RL 2003/59/EG mit anderen Mitgliedstaaten und der EK diskutiert.

In dieser Diskussion betonte die EK, dass keine Bestimmung in der Richtlinie einem Mitgliedstaat verbietet, auf Basis einer Bescheinigung, die in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, einen Fahrerqualifizierungsnachweis auszustellen. Gleichzeitig könne die EK die Mitgliedstaaten auch nicht zwingen, einen solchen Fahrerqualifizierungsnachweis auszustellen, da keine Verpflichtung zur Anerkennung einer in einem anderen Mitgliedstaat absolvierten Wei-

terbildung bestünde. Die EK hielt weiterhin an der Ausstellung einer (in Österreich zusätzlichen) eigenen „Fahrerqualifizierungsnachweiskarte“ fest, wodurch das Problem für Mitgliedstaaten, die den Fahrerqualifizierungsnachweis grundsätzlich mittels Eintragung des Unionscodes in den Führerschein ausstellen, gelöst werden könne. Trotz Ankündigung der EK, den Vorschlag betreffend einer verpflichtenden gegenseitigen Anerkennung von Bescheinigungen zu prüfen, und der Stellungnahme Österreichs im Zuge des Änderungsprozesses der Richtlinie 2003/59/EG, ist keine entsprechende Bestimmung in die Richtlinie 2018/645/EU beziehungsweise Richtlinie 2022/2561/EU (kodifizierte Berufskraftfahrer-Richtlinie) eingeflossen.

Die Anerkennung einer Bescheinigung über eine in einem anderen Mitgliedstaat absolvierte Weiterbildung zwecks Ausstellung eines österreichischen Fahrerqualifizierungsnachweises ist in Österreich – da nach einschlägigem EU-Recht nicht zwingend vorgeschrieben und zwecks Reduzierung des Verwaltungsaufwands – nicht mehr zulässig.

Die grundsätzliche Wahlmöglichkeit hinsichtlich des Mitgliedsstaates der Weiterbildung bleibt jedoch weiterhin bestehen, da ja im betreffenden Mitgliedstaat die Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises beantragt werden kann, der in allen Mitgliedstaaten – wie unter dem Punkt „Bescheinigung über die Prüfung zu Erlangung der Grundqualifikation für den Güterkraft- oder Personenkraftverkehr“ dargelegt – anzuerkennen ist.

Für die Bundesministerin:
Mag. Christian Kainzmeier

Bearb.: Barbara Schurp
Tel.: +43 (3572) 83201-149
Fax: +43 (3572) 83201-550
E-Mail: bhmt-shw@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen



GZ: BHMT-159109/2023-14

Ggst.: Marktgemeinde Weißkirchen
B 77 Gaberl Straße
Ortsgebiet Weißkirchen
dauerhaftes Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge
Verkehrsbeschränkungen gemäß § 43 StVO

Judenburg, am 20.12.2023

VERORDNUNG

Gemäß § 43 Abs. 1 lit b Ziffer 1 und § 44 i.V.m. § 94 b Abs. 1 lit. b StVO 1960 i.d.g.F. wird zur Erhöhung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs im Bereich der Marktgemeinde Weißkirchen Folgendes verordnet:

Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge (in beide Richtungen) mit dem Zusatz: „ausgenommen Ziel- und/oder Quellverkehr für die Bezirke Murau, Murtal und Voitsberg“ für die B 77 Gaberl Straße im Bereich des Ortsgebietes „Weißkirchen in Steiermark“

Diese Verordnung ist durch die Verbotsschilder gem. § 52 lit. a Ziffer 7a StVO 1960 sowie die entsprechenden Zusatztafeln kundzumachen und tritt mit deren Anbringung in und deren Entfernung außer Kraft.

Die Bezirkshauptfrau

Mag. Nina Pölzl, MA
(elektronisch gefertigt)

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

IRU-Umfrage – Stand Umrüstung Smart Tacho 2 (Survey to monitor the SMT2 retrofitting)

Wie bekannt, müssen in Fahrzeugen mit einem digitalen Fahrtenschreiber (G1) im grenzüberschreitenden Verkehr, die vorhandenen Fahrtenschreiber bis spätestens 31. Dezember 2024 auf einen intelligenten Fahrtenschreiber der Version 2

„Smart Tacho 2“ (G2V2) umgerüstet werden. Bei Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr mit einem intelligenten Fahrtenschreiber der Version 1 „Smart Tacho 1“ (G2V1) müssen die vorhandenen Fahrtenschreiber

bis spätestens 18. August 2025 auf einen intelligenten Fahrtenschreiber der Version 2 „Smart Tacho 2“ (G2V2) umgerüstet werden. Mehr unter dem Link: www.wko.at/oe/transport-verkehr/aenderung-vo-165-2014-tachograf.pdf



Land Tirol: Dosierungsmaßnahmen für Lkw – 2. Halbjahr 2024

Nebenstehend finden Sie jene Tage für das 2. Halbjahr 2024, an welchen das Land Tirol Dosierungsmaßnahmen für Lkw setzen wird.

Analysen haben ergeben, dass an diesen Tagen wiederum ein besonders hohes Schwerverkehrsaufkommen zu erwarten ist, welches zu einer Überlastung des Inntalkorridors führt.

Wie immer werden diese Maßnahmen auf der A12 Inntalautobahn im Bereich des Grenzüberganges Kufstein/Kiefersfelden Fahrtrichtung Süden ab 5 Uhr gesetzt, wobei dies zeitlich – wie bisher – nur im unbedingten Ausmaß erfolgen wird.

Die Dosiertage finden Sie auch auf der Website des Landes Tirol unter: <https://www.tirol.gv.at/verkehr/verkehrs-und-seilbahnrecht/lkw-dosierung/> oder unter: <https://tinyurl.com/y748wpnv>



2. Halbjahr 2024		
	Datum	Wochentag
1	01.07.2024	Montag
2	08.07.2024	Montag
3	15.07.2024	Montag
4	22.07.2024	Montag
5	29.07.2024	Montag
6	04.10.2024	Freitag
7	28.10.2024	Montag
8	05.11.2024	Dienstag
9	06.11.2024	Mittwoch
10	13.11.2024	Mittwoch
11	20.11.2024	Mittwoch
12	27.11.2024	Mittwoch
13	03.12.2024	Dienstag
14	04.12.2024	Mittwoch
15	10.12.2024	Dienstag
16	11.12.2024	Mittwoch

Foto: © assettelier/abobstock.com

Veritas VERSICHERUNGSMAKLER EIN UNTERNEHMEN DER **Aktuell**

**So viel ist sicher:
Mit dem Veritas Mobilitätspaket
bin ich rundum abgesichert.**

Mobilität für alle - das ist unser Beitrag!

- Veritas - KFZ Haftpflicht & Kasko
- Veritas - Maschinenkasko und Maschinenbruch
- Veritas - CMR- und Transportversicherung
- Veritas - Rechtsschutz - Frächterkonzept

Wir beraten Sie gerne!

Veritas
+43 (0) 50 103 510, office@veritas-versicherungsmakler.at
www.veritas-versicherungsmakler.at

KRAFTFAHRZEUGE 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

- Fiat Ducato JTD 140 Koffer mit hydr. LBW (140 PS EURO 6)**, 4200x2100x2300, ca. 950 kg Nutzlast! Klima, Bluetooth, Tempomat etc. Bj. 2020, 58.000 km
- Fiat Ducato JTD 130 Koffer mit hydr. LBW (130 PS EURO 6)**, 4200x2100x2300, ca. 950 kg Nutzlast! Klima, Bluetooth, Tempomat etc. Bj. 2019, 56.000 km
- Ford Transit 170FL350 Pritsche/Plane mit Schiebplanken li+re (170 PS EURO 6)** 4250x2250x2250, ca. 950 kg Nutzlast, Navi, Klima etc., Bj. 2018, 85.000 km
- Ford Transit 130FL350 Koffer (170 PS EURO 6)** 4250x2100x2200, ca. 950 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2019, 76.000 km
- Ford Transit 130FL350 Koffer (170 PS EURO 6)** 4250x2100x2200, ca. 950 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2017, 71.000 km
- Ford Transit 170EL350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (170 PS EURO 6) zwillingsbereift - Heckantrieb** 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2020, 72.000 km
- Ford Transit 170EL350 Koffer (170 PS EURO 6) zwillingsbereift - Heckantrieb** 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc., Mod. 2019, 37.000 km
- Ford Transit 130EL350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (130 PS EURO 6) zwillingsbereift - Heckantrieb** 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima, Mod. 2018, 89.000 km
- Ford Transit 170EL350 Doka-Kasten L3H2**, Klima, AHV etc., Bj. 2017, ca. 190.000 km
- Citroen Jumper 2.0 HDI 165 Koffer mit hydr. Ladebordwand (165 PS EURO6)**, 4150x2220x2220, 950 kg Nutzlast, Luftfederung, Klima, Kamera etc. Bj. 2019, 180.000 km – neuer Motor mit 0 km!
- 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**, Hartop mit Dachträger, Automatikgetriebe, Anhängervorrichtung, Alufelgen etc., Bj. 2017, 185.000 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



Italien: Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge auf dem Gebiet der Provinz Bozen (Fahrverbotskalender 2024)

Unter <https://www.handelskammer.bz.it/de/interessensvertretung/verkehrsinformation> oder <https://tinyurl.com/3wjuffm4> finden Sie die Verordnung des Regierungskommissariats für die Provinz Bozen bezüglich der Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge (Fahrverbotskalender 2024) auf dem Gebiet der Provinz Bozen auf Freilandstraßen sowie der Brennerautobahn A22 im Jahr 2024.



Italien: Fahrverbotskalender 2024

Untenstehend finden Sie das Dekret Nr. 333 vom 13. Dezember 2023 des ital. Transportministeriums zum italienischen Fahrverbotskalender 2024 und eine vom Außenwirtschaftszentrum Mailand angefertigte unverbindliche Arbeitsübersetzung der wichtigsten Artikel ins Deutsche.

Fahrverbotskalender 2024

Art. 1 (Gegenstand und Anwendungsbereich)

- Das vorliegende Dekret gemäß Art. 6 Abs. 1 des Legislativdekrets 285 vom 30. April 1992 der neuen Straßenverkehrsordnung (StVO) legt die Fahrverbote für Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem behördlich genehmigten Höchstladegewicht von über 7,5 Tonnen, auf Freilandstraßen an den im Artikel 2 angeführten Sonn- und Feiertagen bzw. anderen für den Straßenverkehr besonders kritischen Tagen im Jahr 2024 fest.
- Der Fahrverbotskalender nach Artikel 2 gilt für Fahrzeuge zur Güterbeförderung nach Artikel 54 der StVO, sowie für landwirtschaftliche Maschinen nach Artikel 57 der StVO.

- Der Fahrverbotskalender nach Art. 2 gilt auch für Sonderfahrzeuge und Sondertransporte, auch wenn sie nicht für die Beförderung von Gütern verwendet werden, selbst wenn sie im Besitz der Fahrgenehmigung nach Artikel 10, Absatz 6 der StVO sind.
- Die in den Art. 3, 4 und 5 genannten Nachverlegungen gelten unter der Bedingung, dass die Ankunft aus dem Ausland oder im Hafen am Tag des Verbots erfolgt.
- Die Begünstigungen nach Art. 3, 4, 5 und 6 sowie die Befreiungen nach Art. 7 und 8 gelten auch für Sonderfahrzeuge und Sondertransporte, vorbehaltlich andersartiger Auflagen in den i.S. von Art. 10, Abs. 6 des StVO erteilten Genehmigungen.
- Der Fahrverbotskalender i.S. des Artikels 2 gilt auch für Zugmaschi-

nen – wenn sie als Einzelfahrzeuge unterwegs sind – deren Bezugsmasse, für die Zwecke dieser Verordnung, das Leergewicht ist bzw. die Gesamtmasse nach Abzug der Höchstlast der Sattelkupplung.

- Mit dieser Verordnung wird, nach den Modalitäten des Artikels 12, die Beförderung von Gefahrgut auch für Höchstmaßen unterhalb der im Absatz 1 genannten Schwelle von 7,5 Tonnen, geregelt.

Art. 2 (Fahrverbotskalender)

Die Fahrzeuge nach Art. 1 dürfen an Sonn- und Feiertagen und an den anderen besonderen Tagen des Jahres 2024 gemäß Anhang A, der Bestandteil dieses Dekrets ist nicht verkehren.

Art. 3 (Begünstigungen für aus dem Ausland kommende /ins Ausland fahrende Fahrzeuge)

- Für die aus dem Ausland kommenden Fahrzeuge, welche eine entsprechende Bescheinigung über den Beginn und das Ziel der Beförderung vorweisen können, wird der Beginn des Fahrverbots nach Abs. 2 um vier Stunden nachverlegt.
- Für die aus dem Ausland kommenden Fahrzeugen mit einem einzigen Fahrer – wenn die Tagesruhezeit gemäß der EG-Verordnung Nr. 561/2006 und späteren Änderungen mit den nach Beginn des Fahrverbots laut Art. 2 endet, beginnt die Nachverlegung laut Absatz 1 – nach Ablauf der Ruhepause.
- Für Fahrzeuge, die ins Ausland fahren und entsprechende Dokumente zum Nachweis des Bestimmungsorts der Ladung mitführen, wird das Ende des Fahrverbots laut Art. 2 um 2 Stunden vorverlegt.
- Die vorherigen Absätze gelten auch für Fahrzeuge, die aus San Marino oder dem Vatikan bzw. nach San Marino oder dem Vatikan fahren; diese Fahrten sind den Fahrten von bzw. nach Italien gleichgestellt.

Art. 4 (Vorteile für die Fahrzeuge von/nach Sardinien)

- Für Fahrzeuge, die aus Sardinien kommen und entsprechende Dokumente zum Nachweis des Ausgangspunktes der Fahrt und zum Bestimmungsort der Ladung mitführen, wird der Beginn des Fahrverbotes laut Art. 2 um 4 Stunden nachverlegt.
- Für die nach Sardinien fahrende Fahrzeuge, die entsprechenden Dokumente über den Zielort mitführen, wird der Zeitpunkt vom

- Ende des Fahrverbotes (Art. 2) um 4 Stunden vorverlegt.
- Für die in Sardinien verkehrende Fahrzeuge, die aus dem übrigen nationalen Staatsgebiet kommen, – sofern geeignete Dokumente zum Nachweis des Ausgangspunktes der Fahrt mitgeführt werden – wird der Beginn des Fahrverbots um 4 Stunden nachverlegt.
- Für die in Sardinien verkehrenden Fahrzeuge, die einen Hafen der Insel anfahren, um auf Fähren verfrachtet zu werden, die das restliche Staatsgebiet anfahren, und die über die einschlägigen Bescheinigungen über das Fahrtziel und die Platzreservierung oder den Reisetitel (Fahrkarte) für die Einschiffung als entsprechenden Nachweis mitführen, kommt das in Artikel 2 festgesetzte Fahrverbot nicht zur Anwendung.

Art. 5 (Vorteile für die Fahrzeuge von/nach Sizilien)

- Außer den im Art. 6 beschriebenen Fälle gilt für die in Sizilien verkehrende Fahrzeuge, die aus dem übrigen nationalen Staatsgebiet kommen und eine Fähre – ausgenommen aus Kalabrien von den Häfen von Reggio Calabria und Villa San Giovanni – benützen und geeignete Dokumente zum Nachweis des Ausgangspunktes der Fahrt mitführen wird der Beginn des Fahrverbots laut Art. 2 um 4 Stunden nachverlegt.
- Für die in Sizilien verkehrenden Fahrzeuge, welche das restliche Staatsgebiet anfahren und dazu die Fähre benutzen, mit Ausnahme derjenigen, die über die Häfen von Reggio Calabria und Villa San Giovanni nach Kalabrien fahren, und geeignete Dokumente über das Fahrtziel und die Platzreser-

vierung oder den Reisetitel (Fahrkarte) für die Einschiffung als entsprechenden Nachweis mitführen, kommt das in Artikel 2 festgesetzte Fahrverbot nicht zur Anwendung.

- Unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 1 und 2, um die Schwierigkeiten der Verfrachtungen der Fahrzeuge von und nach Kalabrien über die Häfen von Reggio Calabria und Villa San Giovanni von und nach Sizilien zu berücksichtigen, die mit entsprechender Dokumentation zum Nachweis des Ausgangspunktes und Bestimmungsort der Fahrt ausgestattet sind, wird der Beginn des Fahrverbots um zwei Stunden nach hinten verlegt und das Ende des Fahrverbots um zwei Stunden vorverlegt.

Art. 6 (Vorteile für den intermodalen Verkehr)

- Für die Fahrzeuge die zu den zu den gesamtstaatlich wichtigen Verladebahnhöfen „Interporti“ wie im Gesetz Nr. 240 vom 4. August 1990 festgelegt (Bari, Bologna, Catania, Cervignano, Jesi, Livorno, Marcianise, Nola, Novara, Orte, Padova, Parma, Pescara, Prato, Rivalta, Torino, Vado Ligure, Venezia, Verona, Padua, Verona Quadrante Europa, Turin-Orbasano, Rivalta Scrivia, Trient, Novara, Domodossola und Parma-Fontevivo) und zu den in strategischer Position befindenden Intermodalterminalen (Busto Arsizio, Domodossola, Melzo, Marzaglia, Milano smistamento, Mortara, Portogruaro, Rovigo, Trento, Trieste, Voltri) die Waren bzw. Ladungen ins Ausland transportieren und die mit entsprechender Dokumentation zu der Weiterfahrt mit der Bahn ausgestattet sind, wird das Ende des Fahrverbots um vier Stunden vorverlegt. →

2. Das Fahrverbot laut Art. 2 gilt nicht für Fahrzeuge im Intermodalverkehr „Straße-See“ laut Art. 1 des Ministerialdekrets des Transportministeriums vom 31. Jänner 2007 und späteren Änderungen sofern geeignete Dokumente über das Fahrziel und die Platzreservierung oder den Reisetitel (Fahrkarte) für die Einschiffung vorliegt.
3. Das Fahrverbot laut Art. 2 gilt nicht für Fahrzeuge die von bzw. nach nationalen bzw. internationalen Flughäfen unterwegs sind sofern geeignete Dokumente für das Auf- bzw. Abladen der Ware vorhanden sind.
4. Die Bestimmung laut Abs. 1 gelten auch für Fahrzeuge die leere Ladeeinheiten führen (Container, Sattelanhänger) sowie leere Fahrzeugkombinationen die ins Ausland bestimmt sind über die o.g. Häfen, Verladebahnhöfe und Flughäfen sofern geeignete Dokumente zum Zielort der Ladeeinheiten vorliegen.
5. Die allein fahrenden Zugmaschinen, deren Gesamtgewicht mehr als 7,5 Tonnen beträgt, können zu den Fahrverbotstagen nur in dem Fall fahren, wo Sie vom Sattelanhänger für die Weiterfahrt der Ware beim intermodalen Umschlagplatz getrennt wurden, sofern geeignete Dokumente für die Weitergabe der Ware vorhanden sind und nur für die Strecke zur Rückkehr zum Unternehmenssitz des Zulassungsbesitzers des Fahrzeuges, eingeschränkt auf im kombinierten Verkehr eingesetzte Zugmaschinen.
6. Das Fahrverbot laut Art. 2 wird festgelegt findet keine Anwendung auf die Fahrzeuge, die im kombinierten Verkehr Straße-Schiene „Kombiverkehr mit Eisenbahn“

oder Straße-See "Kombiverkehr auf dem Seewege" eingesetzt werden und die unter dem Begriff und in den Anwendungsbereich des Art. 1 des Dekrets des Transportministerium vom 15. Februar 2001 fallen, sofern geeignete Dokumente zum Nachweis des Zielorts und der Herkunft der zu transportierenden Ware und die Reservierungsbestätigung oder der Beförderungstitel (die Fahrkarte) für die Verschiffung vorliegen. Die Vor- und Nachlaufstrecke auf der Straße im Sinne des vorliegenden Punktes kann auf gar keinen Fall die höchstens vorgesehenen 150 km Luftlinie zum nächsten Seehafen bzw. zum Bahnhof der Be- oder Entladung überschreiten.

7. Das Fahrverbot laut Art. 2 findet keine Anwendung auf die Fahrzeuge, die sich im intermodalen Verkehr befinden, deren Herkunfts- und Zielort sich im nationalen Staatsgebiet befinden sofern geeignete Dokumente zum Nachweis des Ziel- oder des Herkunfts-ort der zu transportierenden Ware und die Reservierungsbestätigung oder der Beförderungstitel (die Fahrkarte) für die Verladung vorliegen.

Art. 7 (Vom Verbot befreite Fahrzeugkategorien)

1. Das Fahrverbot nach Art. 2 gilt nicht für die Fahrzeuge folgender Behörden:
 - a) Polizeikräfte;
 - b) Streitkräfte
 - c) Feuerwehr;
 - d) Zivilschutz;
 - e) Italienisches Rotes Kreuz (CRI);
 - f) Regionen und andere Lokalkörperschaften, auch in Zusammenschluss untereinander.
2. Das Fahrverbot nach Art. 2 gilt

ebenso nicht für Fahrzeuge, die für folgende öffentliche Dienste verwendet werden, auch wenn sie unbeladen verkehren:

- a) Wasser-, Gas- und Stromversorgung;
- b) Städtische Müllabfuhr und Müllsammmlung vom Entstehungsort zum Ort der Müllentsorgung und/oder -wiederverwertung oder zur vorläufigen Lagerung ohne Zwischenstopps zum Auf- und Abladen;
- c) Transport des städtischen Müll vom Ort der Lagerung zum Ort der Müllentsorgung und/oder -wiederverwertung durchgeführt von Gemeindefahrzeugen mit der Aufschrift „Müllabfuhrdienst“, sowie jene Fahrzeuge, die im Auftrag der Gemeindeverwaltungen mit der Müllentsorgung betraut sind, sofern sie im Besitz der einschlägigen, von der Gemeinde ausgestellten Bescheinigung sind.
- d) Fahrzeuge, die zur Reinigung von Senkgruben und Gullys bestimmt sind;
- e) Postdienst mit Fahrzeugen des Departements für Kommunikationswesen oder der Italienischen Post AG, sofern mit dem Kennzeichen „P.T.“ oder mit dem Kennzeichen „Italienische Post“ versehen, sowie Rüstfahrzeuge, sofern mit der dafür notwendigen, von der Verwaltung für Post- und Fernmeldewesen ausgestellten Bescheinigung ausgestattet, auch wenn diese im Ausland ausgestellt wurde; sowie jene die im Besitz der von besagtem Departement ausgestellten Lizenzen bzw. Ermächtigungen sind (gv.D. Nr. 261/99 i.g.F.), wenn sie an den Tagen des Verkehrsverbots, ausschließlich Postdiensttransporte durchführen;
- f) Rundfunk- und Fernsehdienstfahrzeuge;
- g) Notfalldienste im Zusammenhang mit dem Straßenverkehrsmanagement, die von den

- h) Straßenbesitzern und/oder -Betreibern genutzt werden;
 - h) andere öffentliche Dienstleistungen zur Befriedigung dringender Bedürfnisse der Allgemeinheit, sofern diese Dringlichkeit angemessen nachgewiesen ist.
3. Das Fahrverbot nach Artikel 2 gilt nicht für die Fahrzeuge folgender Behörden, auch wenn sie unbeladen verkehren:
- a) Tankwagen, die für den Transport von Wasser zu Haushaltszwecken verwendet werden;
 - b) Tankwagen, die für den Transport von Frischmilch verwendet werden;
 - c) Tankwagen, die für andere flüssige Lebensmittel verwendet werden, ausschließlich für die Beförderung von Frischmilch;
 - d) Tankwagen, die für den Transport von Futter für Nutztiere verwendet werden oder für die Rohmaterialien mit denen diese Futtermittel produziert werden;
 - e) Fahrzeuge für den Transport von Treibstoff und Heizöl, in Flüssig- und in Gasform, für die Großverteilung und für den öffentlichen und privaten Verbrauch;
 - f) Landwirtschaftliche Maschinen nach Art. 57 der StVO und landwirtschaftliche Sondermaschinen laut Artikel 104 der StVO, unbeschadet der Notwendigkeit, die Genehmigung nach Abs. 8 desselben Artikels 104 einzuholen und unbeschadet des Fahrverbots nach Art. 175, Abs. 2 der StVO, auf den gemäß Art. 2 der StVO mit A und B klassifizierten Straßen.
4. Das Fahrverbot nach Artikel 2 gilt zudem in folgenden Sonderfällen nicht:
- a) Lkw mit der Vormerkung zur technischen Kfz-Überprüfung (beschränkt auf Werkstage), wenn die Vormerkungsbestätigung mit-

geführt wird, und mit der Gültigkeit lediglich für die kürzeste Fahrtstrecke vom Firmensitz des Fahrzeugeigners zum Ort der Revisionsabwicklung, wobei keine Autobahnstrecken befahren werden dürfen;

- b) Lkw die aufgrund von dringenden und zu belegenden Notwendigkeiten einen Einsatz seitens einer Reparaturwerkstätte benötigen dessen Sitz sich außerhalb der Gemeinde des Firmensitzes des Fahrzeugeigners befindet.
- c) Lkw auf der Rückfahrt zum Haupt- und Nebensitz des Fahrzeuginhabers, unter Vorlage der aktuellen Handelskammereintragung, sowie zur Rückfahrt zum Wohnsitz oder Domizil des Fahrers wenn die Lkw, zum Zeitpunkt des Beginns des Fahrverbots, nicht mehr als 50 km von denselben Betrieben entfernt sind und nicht auf Autobahnen verkehren;

5. Die Fahrzeuge gemäß Buchstaben a), b), c), und d) des Absatzes 3 müssen mit Anzeigetafeln in grüner Farbe im Ausmaß von 0,50 m Basis, 0,40 m Höhe mit einem schwarz bedruckten 0,20 m hohen Kleinbuchstaben „d“ versehen sein, die gut sichtbar an den beiden Seitenwänden und am Heck des Fahrzeugs anzubringen sind.

Art. 8 (Verzeichnis der vom Fahrverbot ausgenommenen Waren)

1. Das Fahrverbot nach Artikel 2 gilt nicht für Fahrzeuge, die ausschließlich folgende Waren transportieren, auch wenn sie unbeladen verkehren:
 - a) Lieferungen für den Flugzeug-Catering-Service oder Motore und Ersatzteile für Flugzeuge;
 - b) Nahrungsmittel und Waren für

- c) andere unerlässliche Dienste für die Handelsmarine;
 - c) Tageszeitungen und Zeitschriften;
 - d) Erzeugnisse für den ärztlichen Gebrauch;
 - e) leicht verderbliche Lebensmittel, die gemäß dem ATP-Übereinkommen befördert werden müssen;
 - f) landwirtschaftliche Erzeugnisse, für die zwar nicht die Beförderung gemäß ATP-Übereinkommen erforderlich ist, aber die rasch verderben, weshalb eine unverzügliche Lieferung vom Herstellungsort zur Lager- oder Verkaufsstätte notwendig ist;
 - frisches Obst;
 - Gemüse;
 - Schnittblumen;
 - Saatgut (nicht gekeimte Samen);
 - Bruteier mit einschlägiger Kennzeichnung auf dem Lieferschein;
 - g) Aus der Schlachtung stammende Unterprodukte.
 - h) Komplementärprodukte zu der Lebensmittelverabreichung die gleichzeitig zu den Produkten des Buchstaben e) transportiert werden, welche eng verbunden mit den Bedürfnissen des Gastgewerbes der Lebensmittelverabreichung sind und die höchstens 50 % der gesamten Ladung ausmachen dürfen.
 - i) andere Lebensmittelprodukte die gleichzeitig zu den Produkten des Buchstaben e) transportiert werden, höchstens 50 % der gesamten Ladung ausmachen dürfen für Fahrten mit Auf- und Abladeort in der gleichen Provinz.
2. Das Verbot des Artikels 2 gilt nicht für Fahrzeuge, die lebende Tiere unter folgenden Bedingungen befördern, auch wenn sie unbeladen unterwegs sind, sofern ihnen geeignete Unterlagen beigefügt sind, aus denen hervorgeht, dass sie



auch während der Gültigkeitsdauer des Verbots be- oder entladen werden müssen;

- a) Küken für die Züchtung;
- b) für die Schlachtung bestimmtes Lebewild;
- c) aus dem Ausland kommendes Lebewild;
- d) Tiere, die für die Teilnahme an einem amtlich genehmigten Wettkampf bestimmt sind, der in den 48 Stunden ausgetragen werden muss bzw. stattgefunden hat.
- e) Wanderbienen.

3. Die Fahrzeuge, welche die unter Absatz 1, Buchstaben e), f) und g), sowie die unter Absatz 2, Buchstaben a), b) und c) angeführten Waren befördern, müssen mit Anzeigetafeln in grüner Farbe im Ausmaß von 0,50 m Basis, 0,40 m Höhe mit einem Kleinbuchstaben „d“, 0,20 m hoch in schwarzer Farbe versehen sein, die gut sichtbar an den beiden Seitenwänden und am Heck des Fahrzeugs anzubringen sind.

Art. 9 (Ausnahmegenehmigungen)

1. Die Präfektoren – Gebietsämter der Regierung – können aus Gründen absoluter und nachweislicher Notwendigkeit und Dringlichkeit, vorbehaltlich der Bestimmungen der Art. 3, 4, 5, 6, 7 und 8 und in Ergänzung der darin enthaltenen Ausnahmen, infolge der im Sinne von Art. 10 eingereichten Anträge und aufgrund der im Artikel 11 enthaltenen Verfahren, Teilaufhebungen des Verbots nach Artikel 2, ausschließlich in folgenden Fällen, genehmigen:
 - a) Transport anderer landwirtschaftlicher Erzeugnisse als jene nach Artikel 8, zwecks Gewährleistung der Haltbarkeit, unter der Bedingung, dass diese Bedürfnisse an besondere, nachweisliche, zeitlich und räumlich begrenzte und quan-

titativ definierte Bedingungen geknüpft sind;

- b) Transport von Futtermitteln für Nutztiere mit anderen als den im Artikel 7, Absatz 3 Buchstabe d) genannten Fahrzeugen, um ihre ununterbrochene Versorgung zu ermöglichen, unter der Bedingung, dass diese Bedürfnisse an besondere, nachweisliche, zeitlich und räumlich begrenzte und quantitativ definierte Bedingungen geknüpft sind;
- c) Transport von Materialien und Ausrüstung, zur Baustelle/von der Baustelle, für die Durchführung von Arbeiten von nationalem Interesse, die für bestimmte Tätigkeiten und Verarbeitungsprozesse bestimmt sind, die aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften oder der angewandten Technologien, eine ständige Versorgung oder Entsorgung ebendieser Materialien und Ausrüstungen erfordern;
- d) Transport von Industrieerzeugnissen, die an kontinuierliche Industriezyklen gebunden sind, wenn die Produktionssysteme und die Organisation der Vertriebskette, notwendigerweise die sofortige Verlegung dieser Erzeugnisse erfordern;
- e) Lkw zur Abwicklung von Ausstellungen, Messen und Märkten, sofern die Notwendigkeit, während der Verbotszeit, Fahrten durchzuführen, urkundlich nachgewiesen wird.
- f) Lkw für Live-Shows und Sportveranstaltungen, unter der Voraussetzung, dass die Notwendigkeit, während der Verbotszeit, Fahrten durchzuführen, urkundlich nachgewiesen wird;
- g) Sonderfahrzeuge oder Sondertransporte im Sinne von Artikel 10 der StVO, beschränkt auf spezifische Genehmigungen für einzelne Fahrten, deren Durchfahrt außerhalb der Verbotszeit nicht geplant werden kann oder gegebenenfalls nicht unterbrochen

werden kann;

- h) aus dem Ausland kommende Fahrzeuge, ausschließlich zum Erreichen von Parkplätzen oder Zollhäfen in Grenznähe;
 - i) andere Einzelfälle von nachgewiesener und absoluter Notwendigkeit und Dringlichkeit, wenn die Güter in besonderen und spezifischen Notfällen eingesetzt werden müssen.
2. Die Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigungen müssen mit Anzeigetafeln in grüner Farbe im Ausmaß von 0,50 m Basis, 0,40 m Höhe mit einem schwarz bedruckten 0,20 m hohen Kleinbuchstaben „a“ versehen sein, die gut sichtbar an beiden Seitenwänden und am Heck des Fahrzeugs anzubringen sind.

Art. 10 (Verfahren für den Antrag auf Ausnahmegenehmigung)

1. Sind die im Artikel 9 genannten Bedingungen erfüllt, können die Betroffenen mindestens zehn Tage vor dem für den Transport vorgesehenen Datum, bei der gebietszuständigen Präfektur – G.A.R., einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für Fahrten in Abweichung des im Artikel 2 genannten Verbots einreichen, wobei Folgendes anzugeben ist:
 - a) Tag oder Zeitraum der Fahrt, beschränkt auf die tatsächlichen Bedürfnisse, insbesondere:
 1. für die im Artikel 9, Absatz 1, Buchstabe a) genannten landwirtschaftlichen Erzeugnisse, der für die jeweilige Ernte festgelegte Zeitraum;
 2. für Tiernahrung gemäß Artikel 9, Absatz 1, Buchstabe b), die für die Behebung des Versorgungsproblems notwendige Zeit;
 3. für Baustellen nach Artikel 9, Absatz 1, Buchstabe c), das

Datum des geplanten Beginns und der Stilllegung der Baustelle;

- 4. für die im Artikel 9, Absatz 1, Buchstabe d) vorgesehenen, an kontinuierliche Industriezyklen gebundenen Industrieerzeugnisse, der Zeitraum, in dem diese Produktion ununterbrochen stattfindet;
 - 5. für die zur Veranstaltung von Messen und Märkten gemäß Artikel 9, Absatz 1, Buchstabe e) zu verwendenden Fahrzeuge, das jeweilige Veranstaltungsprogramm;
 - 6. für die für Live-Shows und Sportveranstaltungen gemäß Artikel 9, Absatz 1, Buchstabe f) zu verwendenden Fahrzeuge, das jeweilige Veranstaltungsprogramm;
 - 7. für Sonderfahrzeuge und Sondertransporte gemäß Artikel 9, Absatz 1, Buchstabe g) das genaue Datum der geplanten Fahrt;
 - 8. für aus dem Ausland kommende Fahrzeuge gemäß Artikel 9, Absatz 1, Buchstabe h), das genaue Datum der geplanten Fahrt;
 - 9. für die für Transporte in den Sonderfällen nach Artikel 9, Absatz 1, Buchstabe i) vorgesehenen Fahrzeuge, das genaue Datum der geplanten Fahrt;
- b) das Kennzeichen des oder der für denselben Beförderungszweck, für welchen die Genehmigung beantragt wird, notwendigen Fahrzeugs/Fahrzeuge;
 - c) Abfahrtsort und Ziel der Beförderung, einschließlich der geplanten, genau anzugebenden und auf jeden beschränkten Fahrstrecken;
 - d) die Art der unter den im Artikel 9, Absatz 1, Buchstaben a) bis i) genannten Waren, Produkte oder Ausstattung, unter Angabe der Gründe für ihre Beförderung im Rahmen des Ausnahmeverfahrens.

2. Der Antrag kann alternativ zu dem, was im Absatz 1 angegeben ist, bei der Präfektur – Gebietsamt der Regierung eingehen, in deren Einzugsgebiet das Transportunternehmen den Firmensitz hat.

3. Für die aus dem Ausland kommenden Fahrzeuge, kann der entsprechende Antrag auf Ausnahmegenehmigung bei der Präfektur – Gebietsamt der Regierung der Grenzprovinz, in welcher die Fahrt auf italienischen Gebiet beginnt, und zwar auch vom Warenauftraggeber oder -empfänger, oder von einer von denselben beauftragten Dienstleistungsagentur, vorgelegt werden. In diesem Fall muss die Präfektur – Gebietsamt der Regierung, hinsichtlich der Erteilung der Genehmigung, außer der erwiesenen Dringlichkeit und Unaufschiebbarkeit des Transportes, insbesondere auch die Entfernung zum Zielort, der Streckenverlauf und das Dienstleistungsangebot an den Grenzorten berücksichtigt.

Art. 11 (Verfahren für die Erteilung der Ausnahmegenehmigung durch die Präfektur)

1. Die Präfektur – Gebietsamt der Regierung, die den Antrag auf Ausnahmegenehmigung in Abweichung des Verbots von Artikel 2 erhalten hat, erwägt, nachdem sie – falls notwendig – auch die anderen für die Ausnahmegenehmigung des Transitverkehrs gebietszuständigen Präfektoren – Gebietsämter der Regierung angehört hat, die Notwendigkeit und die Dringlichkeit des Transportes, unter Berücksichtigung der lokalen und allgemeinen Verkehrssituation und prüft den Antrag nach folgenden Kriterien:
 - a) Feststellung der tatsächlichen Notwendigkeit des Transportes in Abweichung von den Verboten und Bedingungen des Artikels 9,

unter Berücksichtigung der Orte, des Kontexts, des Wetters und der klimatischen Bedingungen;

- b) das Vorhandensein besonderer Schwierigkeiten, die sich aus der spezifischen geografischen Lage Sardinien und Siziliens ergeben, und i.B., die für das Übersetzen des Transportes erforderliche Zeit;
- c) Feststellung der Möglichkeit der Verlegung der Beförderung auf verbotsfreie Tage;
- d) Feststellung des Nichtbestehens von Hinderungsgründen durch Dritte, insbesondere Straßenbesitzer und/oder -Betreiber;
- e) Überprüfung der Kompatibilität des Ausnahmetransports mit der entsprechenden Straßeninfrastruktur und den erwarteten Verkehrsbedingungen auf dem Straßennetz.

2. Für den Fall, dass der Antrag bei der Präfektur – Gebietsamt der Regierung eingereicht wird, in deren Zuständigkeitsgebiet das Unternehmen, das den Transport durchführt, seinen Sitz hat, muss die Präfektur – Gebietsamt der Regierung, in deren Einzugsgebiet die Fahrt beginnt, ihre vorherige Zustimmung erteilen.

3. Die Präfektur – Gebietsamt der Regierung stellt, nach Abschluss der im Absatz 1 genannten Sachverhaltsermittlung, bei Vorliegen der Voraussetzungen für die Ausnahme, die Genehmigung aus, auf welcher, neben der ausführlichen Begründung, auch Folgendes anzuführen ist:

- a) die Gültigkeitsdauer, die auf die tatsächlichen Bedürfnisse der Beförderung beschränkt sein muss und Ausnahmen der Fahrverbots-tage enthalten kann;
- b) das/die Kennzeichen des/der fahrberechtigten Fahrzeugs/e;
- c) Abfahrtsort und Ziel der Beförderung, einschließlich der zwecks

⇒

Gewährleistung der besten, straßen- und verkehrsbedingten Transportsicherheit geplanten Fahrstrecken, unter Angabe der Straßen und Bereiche, in denen Ausnahmegenehmigungen auf keinen Fall zulässig sind;

- d) die Art der Waren, Produkte oder Ausstattung, deren Beförderung im Rahmen des Ausnahmeverfahrens zulässig ist;
 - e) der evtl. Verweis, dass die Fahrzeuge nur dann unbeladen verkehren dürfen, wenn dieser Umstand im Rahmen eines Arbeitsvorgangs eintritt, der die Transportphase umfasst und der im Laufe desselben Arbeitstages wiederholt werden muss;
 - f) Die Auflage, dass die Fahrzeuge mit Anzeigetafeln in grüner Farbe im Ausmaß von 0,50 m Basis, 0,40 m Höhe mit einem schwarz bedruckten 0,20 m hohen Kleinbuchstaben „a“ versehen sein müssen, die gut sichtbar an den beiden Seitenwänden und am Heck des Fahrzeugs anzubringen sind.
4. Für die Genehmigungen nach Art. 9, Abs. 1, Buchstabe d), kann die Präfektur – Gebietsamt der Regierung, im Falle der tatsächlichen Notwendigkeit, mehrere Fahrten in Abweichung des Verbots und mit demselben Transportgut durchführen zu müssen, die erteilte Genehmigung, auch mehr als einmal, verlängern, jedoch nur spätestens bis zum Ende des Kalenderjahres, wenn ein diesbezüglicher ausdrücklicher Antrag eingereicht wird.
5. Präfekturen – Gebietsämter der Regierung, in deren Zuständigkeitsgebiet eine Grenze verläuft, können für die Fahrzeuge nach Art. 9, Absatz 1, Buchstabe h), die Fahrt in den Verbotzeiten, auch permanent, genehmigen.

Art. 12 (Gefahrguttransport an Verbotstagen)

1. Der Transport gefährlicher Güter der Klassen 1 und 7 gemäß europäischem Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), ist für jede beförderte Menge, unabhängig von dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs, nicht nur an den im Art. 2 angegebenen Verbotstagen, sondern auch von 8.00 Uhr jeden Samstags bis 24.00 Uhr und von 0.00 Uhr bis 24 Uhr des Sonntags in der Zeit vom 18. Mai bis zum 1. September 2024, untersagt.
2. In Abweichung des Verbots nach Art.1, ist die Beförderung gefährlicher Güter in folgenden Fällen zulässig:
 - a) Beförderung von Sprengstoff aus nachweislichen Dienstbedürfnissen, wobei, für jede Fahrt, die Präfektur – Gebietsamt der Regierung unterrichtet werden muss, in deren Gebiet die Fahrt beginnt oder das Staatsgebiet angefahren wird, für die unten aufgeführten Fahrzeuge und Fahrzeugkomplexe, auch wenn sie unbeladen verkehren:
 - Fahrzeuge der Streit- und Polizeikräfte;
 - Fahrzeuge ausländischer Streitkräfte und Zivildfahrzeuge, wenn von diesen auf der Grundlage internationaler Abkommen für Übungen, Einsätze oder militärische Unterstützung beauftragt, sofern sie den von der zuständigen Kommandostelle ausgestellten Entsendungs-Kreditbrief an Bord mitführen;
 - Zivildfahrzeuge im Auftrag des Heeres, vorausgesetzt sie führen das von der zuständigen Kommandostelle ausgestellte

Begleitschreiben nach M.D. vom 2. September 1977, in der ergänzten Fassung des M.D. vom 24. Mai 1978, an Bord.

- b) Beförderung (mit Genehmigung der Präfektur, ausgestellt im Sinne von Art. 10 und 11) von Feuerwerken der IV. und V. Kategorie, die in der Beilage A) der Durchführungsbestimmung zu dem mit Königlichem Dekret Nr. 635 vom 6.5.1940 genehmigten E.T. Nr. 773 vom 18. Juni 1931 der Gesetze über die öffentliche Sicherheit angeführt sind, wenn diese unter Beachtung aller geltenden Bestimmungen, längs der im Antrag angeführten Strecken und Zeiträume, nach Überprüfung der Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Verkehrssicherheit, erfolgt;
 - c) Beförderung (mit Genehmigung der Präfektur, ausgestellt im Sinne von Art. 10 und 11) von Gefahrgut der Klasse 1 beschränkt auf Baustellen zur Durchführung von Arbeiten von gesamtstaatlichem Interesse, wenn diese unter Beachtung aller geltenden Bestimmungen, längs der im Antrag angeführten Strecken und Zeiträume, nach Überprüfung der Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Verkehrssicherheit, erfolgt;
 - d) Beförderung (mit Genehmigung der Präfektur, ausgestellt im Sinne von Art. 10 und 11) von Gefahrgut der 7. Klasse, beschränkt auf Notfälle im Sanitätsbereich, wenn diese unter Beachtung aller geltenden Bestimmungen, längs der im Antrag angeführten Strecken und Zeiträume, nach Überprüfung der Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Verkehrssicherheit, erfolgt.
3. In Abweichung des Verbots nach Abs. 1 ist die Beförderung von ge-

fährlichen Gütern mit Fahrzeugen mit einem behördlich genehmigten Gesamthöchstgewicht unter 7,5 Tonnen, in folgenden Fällen zulässig:

- a) Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Grundlage der Freistellungen der folgenden Unterabschnitte des Anhangs A des ADR-Übereinkommens:
 - 1.1.3.1
 - 1.1.3.2
 - 1.1.3.3
 - 1.1.3.6
 - 1.7.1.4

- b) Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Grundlage der Sondervorschriften nach Kapitel 3.3. des Anhangs A des ADR-Übereinkommens;
 - c) Beförderung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern gemäß Kapitel 4 des Anhangs A des ADR-Übereinkommens;
 - d) Beförderung von freigestellten Mengen gefährlicher Güter gemäß Kapitel 5 des Anhangs A des ADR-Übereinkommens;
4. Für die Beförderung von gefährlichen Gütern gemäß Abs. 3, Buchstaben a) bis d), mit Fahrzeugen

mit einem behördlich genehmigten Gesamthöchstgewicht über 7,5 Tonnen, gilt nicht das Verbot nach Absatz 1, sondern jenes nach Artikel 2.

- 5. Die Beförderung von Treibstoff und Heizöl, in Flüssig- und in Gasform wird von Artikel 7, Abs. 3, Buchstabe e) geregelt.

Art. 14 (Inkrafttreten und finale Bestimmungen)

- 4. Das vorliegende Dekret tritt am Tag der Veröffentlichung im nationalen Gesetzesblatt in Kraft.

Anhang A

Jänner	1	Montag	9 Uhr	22 Uhr
	6	Samstag	9 Uhr	22 Uhr
	7	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	14	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	21	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	28	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr

Februar	4	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	11	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	18	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	25	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr

März	3	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	10	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	17	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	24	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	29	Freitag	14 Uhr	22 Uhr
	30	Samstag	9 Uhr	16 Uhr
	31	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr

April	1	Montag	9 Uhr	22 Uhr
	2	Dienstag	9 Uhr	14 Uhr
	7	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	14	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	21	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	25	Donnerstag	9 Uhr	22 Uhr
	28	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr

Mai	1	Mittwoch	9 Uhr	22 Uhr
	5	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	12	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	19	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	26	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr

Juni	2	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	9	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	16	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	23	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	30	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr

Juli	6	Samstag	8 Uhr	16 Uhr
	7	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	13	Samstag	8 Uhr	16 Uhr
	14	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	20	Samstag	8 Uhr	16 Uhr
	21	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	26	Freitag	16 Uhr	22 Uhr
	27	Samstag	8 Uhr	16 Uhr
	28	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr

August	2	Freitag	16 Uhr	22 Uhr
	3	Samstag	8 Uhr	22 Uhr
	4	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	9	Freitag	16 Uhr	22 Uhr
	10	Samstag	8 Uhr	22 Uhr
	11	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	15	Donnerstag	7 Uhr	22 Uhr
	17	Samstag	8 Uhr	16 Uhr
	18	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	24	Samstag	8 Uhr	16 Uhr
	25	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	31	Samstag	8 Uhr	16 Uhr

September	1	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	8	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	15	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	22	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr
	29	Sonntag	7 Uhr	22 Uhr

Oktober	6	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	13	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	20	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	27	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr

November	1	Freitag	9 Uhr	22 Uhr
	3	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	10	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	17	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	24	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr

Dezember	1	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	8	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	15	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	22	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr
	25	Mittwoch	9 Uhr	22 Uhr
	26	Donnerstag	9 Uhr	22 Uhr
	29	Sonntag	9 Uhr	22 Uhr





Tschechische Republik: Änderungen im Mautsystem seit 1. März 2024

Einführung einer CO₂-Emissionskomponente

Seit 1. März 2024 hat die Tschechische Republik eine neue Mautgebührenkomponente eingeführt, die CO₂-Emissionen für im elektronischen Mautsystem registrierte Fahrzeuge berücksichtigt.

Mit der Umsetzung der EU-Richtlinie 2022/362 trat die Einführung einer neuen Mautkomponente in Kraft, die erhoben wird, um die durch CO₂-Emissionen beim Betrieb von Fahrzeugen auf mautpflichtigen Straßen in der Tschechischen Republik verursachten Kosten zu decken.

Mit der Änderung wurden **fünf CO₂-Emissionsklassen** eingeführt. In der Emissionsklasse CO₂ 1 sind die Gebühren am höchsten, die Emissionsklasse CO₂ 5 hingegen ist die günstigste und für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Betrieb gedacht.

Was muss beachtet werden?

Der wichtigste Punkt ist das Datum

der Erstzulassung des Fahrzeuges. Zunächst werden alle Fahrzeuge in die Emissionsklasse CO₂ 1 eingestuft, zu der nach vorläufigen Schätzungen mehr als 90 % der Fahrzeuge gehören. Fahrzeuge mit **einem Erstzulassungsdatum vor dem 1. Juli 2019 und alle Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 (Busse) sind nicht berechtigt, in die höhere CO₂-Emissionsklasse (2–5) eingestuft zu werden.** Ihre Besitzer müssen keine Maßnahmen ergreifen.*

Besitzern von Fahrzeugen mit einem Erstzulassungsdatum nach dem 1. Juli 2019 wird empfohlen, die Fahrzeugunterlagen des Herstellers (COC, CIF) zu prüfen und dann mithilfe des CO₂-Emissionsklassenfinders** auf der Seite <https://www.mytocz.eu/co2> zu überprüfen, ob sie Anspruch auf eine Ummeldung in eine bessere CO₂-Emissionsklasse mit einem niedrigeren Mautsatz haben.

*(mit Ausnahme von Fahrzeugen, die mit reiner Elektroenergie und Wasserstoff betrieben werden – diese ge-

hören zur Emissionsklasse CO₂ 5)
 **(Der CO₂-Emissionsklassen-Finder ist verfügbar).

Ich habe ein Fahrzeug, das nach dem 1. Juli 2019 zugelassen wurde, und der CO₂-Emissionsklassen-Finder hat die Möglichkeit der Einstufung in eine höhere CO₂-Emissionsklasse bestätigt. Wie soll ich nun weiter vorgehen?

Wenn Sie die Aufnahme eines Fahrzeugs in eine höhere CO₂-Emissionsklasse als CO₂ 1 wünschen, ist es erforderlich, Dokumente über die Erfüllung der erforderlichen Bedingungen in das elektronische Mautsystem einzugeben (insbesondere Daten aus der Herstellerdokumentation: COC, CIF). Dies kann durch eine Einreichung im Customer Self-Service (<https://www.mytocz.eu/de>), per E-Mail oder bei den Kontaktpunkten erfolgen. Einige Flottenkartenaussteller helfen ihren Kunden auch bei der Übermittlung der Dokumentation.



Litauen/Weißrussland: Schließung weiterer Grenzübergänge seit dem 1. März 2024

Seit dem 1. März 2024 sind laut litauischer Regierung zwei weitere Grenzübergänge zwischen Litauen

und Weißrussland – Lavorishkes-Kotlovka und Raigardas-Privalka für den gesamten Verkehr geschlossen worden. Transportunternehmen wird emp-

fohlen, die beiden verbleibenden Grenzübergänge für den internationalen Fracht- und TIR-Verkehr zu nutzen: Myadininkai-Kamenny Log und Shalchininkai-Benyakoni.



Der neue eActros 600.

CHARGED TO CHANGE.

Volle Kraft voraus. Die neu konstruierte eAchse des eActros 600 sorgt für die richtige Antriebspower. Mit 400 kW elektrischer Dauerleistung und einer Spitze von 600 kW bringt sie den Mercedes-Benz eActros 600 kraftvoll nach vorn.

Erfahre mehr unter: eactros600.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
 Trucks you can trust



PAPPAS

Pappas Steiermark GmbH Autorisierter Vertriebs- und Servicepartner für Mercedes-Benz Transporter, Mercedes-Benz Trucks und Fuso sowie Servicepartner für Mercedes-Benz PKW und Unimog | 8141 Premstätten | Industriestraße 31 | Hotline: 0800 727727
 Zweigbetriebe: Graz, Niklasdorf, Liezen | www.pappas.at



Finnland: Grenzübergangsstellen zu Russland bleiben geschlossen

Die finnische Regierung hat die bestehenden Sperre aller Landgrenzübergangsstellen zwischen Finnland und Russland bis zum 14. April 2024 verlängert.

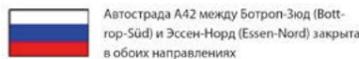


Deutschland: Vollsperrung der A42 zwischen Bottrop-Süd und Essen-Nord

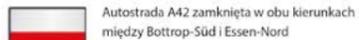
Die A42 ist wegen eines Brückenschadens zwischen den Anschlussstellen Bottrop-Süd und Essen-Nord in beiden Richtungen gesperrt. Nach Angaben der Autobahn GmbH sind

die örtlichen Umleitungen überlastet und es wird um die Nutzung der großräumigen Umleitung gebeten (siehe Karte). Möglicherweise kann die Strecke

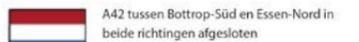
noch im Frühjahr 2024 wieder für den Autoverkehr freigegeben werden. Mit einer Wiedereröffnung für den Lkw-Verkehr ist jedoch in absehbarer Zeit nicht zu rechnen.



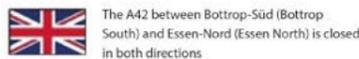
Автострада А42 между Ботроп-Зюд (Bottrop-Süd) и Эссен-Норд (Essen-Nord) закрыта в обоих направлениях. А42 закрыта из-за повреждений моста между примыканиями Ботроп-Зюд и Эссен-Норд в обоих направлениях. Местные объездные маршруты перегружены. Пожалуйста, воспользуйтесь дальними объездами (см. карту).



Autostrada A42 zamknięta w obu kierunkach między węzłami Bottrop-Süd i Essen-Nord z powodu uszkodzenia mostu. Lokalne trasy objazdowe są przeciążone. Prosimy o korzystanie z głównych objazdów (patrz grafika).



A42 tussen Bottrop-Süd en Essen-Nord in beide richtingen afgesloten. De A42 is wegens brugschade tussen de Bottrop-Süd en Essen-Nord in beide richtingen afgesloten. De plaatselijke omleidingstrajecten zijn overbelast. Gelieve de grootschalige omleidingen te gebruiken (zie grafiek).



The A42 between Bottrop-Süd (Bottrop South) and Essen-Nord (Essen North) is closed in both directions. The A42 is closed due to bridge damage between the junctions Bottrop-Süd and Essen-Nord in both directions. The regional diversions are congested. Please use the larger area diversions (see map).

Vollsperrung A42

Zwischen Bottrop-Süd und Essen-Nord

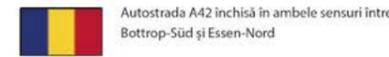
A42 zwischen Bottrop-Süd und Essen-Nord in beiden Richtungen gesperrt

Die A42 ist wegen Brückenschäden zwischen den Anschlussstellen Bottrop-Süd und Essen-Nord in beiden Richtungen gesperrt. Die örtlichen Umleitungsstrecken sind überlastet. Bitte nutzen Sie die großräumigen Umleitungen (siehe Grafik).

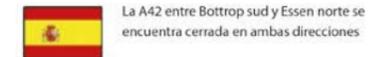
Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Westfalen
Bernd A. Löchter

Außenstelle Bochum
Philippstraße 3
44803 Bochum
kommunikation.westfalen@autobahn.de

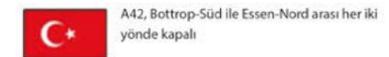
autobahn.de



Autostrada A42 este închisă în ambele sensuri între punctele de conectare Bottrop-Süd și Essen-Nord din cauza unor avarii la pod. Rutele locale de deviere sunt suprasolicitate. Vă rugăm să folosiți variantele de deviere mai largi în regiune (a se vedea Grafik).



La A42 se encuentra cerrada en ambas direcciones entre los puntos de conexión Bottrop sud y Essen norte a causa de daños en un puente. Las rutas alternativas locales están congestionadas. Por favor utilice los desvíos de gran escala (ver gráfico).



A42, köprü hasarları nedeniyle Bottrop-Süd ile Essen-Nord bağlantı yerleri arası her iki yönde kapalı. Yerel servis yolları aşırı dolu. Lütfen geniş alanlı servis yollarını kullanın (bakınız grafik).



Ungarn: Änderungen im E-Maut-System HU-GO seit 1. Januar 2024

Seit 1. Januar 2024 hat sich das Mautsystem in Ungarn erheblich verändert und seit 1. Februar 2024 werden auch Busse in das HU-GO-System einbezogen.

Wichtigste Änderungen:

- Es wurde eine neue Achsenkategorie „J5“ (schwere Lastkraftwagen mit 5 oder mehr Achsen) eingeführt. Die Kategorie „J4“ umfasst nur noch schwere Lastkraftwagen mit 4 Achsen.
- Das mautpflichtige Netz wurde

erweitert: Die Autobahn M0 wird einbezogen (Abschnitt zwischen M5 und M1).

- Die Gebühren für externe Kosten werden für verkehrsbedingte Luftverschmutzung, Lärm und CO₂-Emissionen miteinbezogen.
- Es wurden zwei neue Fahrzeugklassen eingeführt: schadstoffarme Fahrzeuge und emissionsfreie Fahrzeuge.

Die Mautsätze stiegen dadurch erheblich, für fünfschichtige EURO-VI-Fahrzeuge sogar um 50 %.

Weitere Informationen finden Sie unter folgenden Links:

- Änderungen im E-Maut-System HU-GO seit 1. Januar 2024 <https://tinyurl.com/2msyctbs> <https://tinyurl.com/mtft3kfx>
- Mautkalkulator – ausführliche Informationen zur Nutzung des Mautkalkulators finden Sie unter folgendem Link: <https://tinyurl.com/58kw7dje>
- Gebührentabelle <https://tinyurl.com/mv4kybax>



Vereinigtes Königreich: Border Target Operating Model

Neues Einfuhrkontrollregime in Kraft getreten. Neue gesundheitspolizeiliche und pflanzenschutzrechtliche Kontrollen von Lebensmittelimporten in das Vereinigte Königreich

Am 31. Jänner 2024 trat das neue britische Einfuhrkontrollregime in Kraft. Das sogenannte Border Target Operating Model (BTOM) regelt Sicherheitskontrollen für alle Importe in das Vereinigte Königreich (VK), sowie gesundheitspolizeiliche und pflanzenschutzrechtliche Kontrollen für die Einfuhr von SPS-Waren (sanitär/phytosanitär), wie lebende Tiere, tierische Erzeugnisse, Pflanzen und pflanzliche Erzeugnisse.

Mit der Einführung von BTOM sind für Importe von Lebensmitteln, lebenden Tieren, tierischen Erzeugnissen, Pflanzen oder pflanzlichen Erzeugnissen aus der EU in das Vereinigte Königreich, Kontrollen und Formulare, die je nach Risikograd des Produktes variieren können, notwendig. Die Einteilung in eine der drei Risikokategorien – gering, mittel,

hoch – erfolgt produktspezifisch und berücksichtigt sowohl die Warenart als auch das Herkunftsland. Darauf basierend unterscheiden sich die Anforderungen bei der Einfuhr.

Die BTOM-Einführung erfolgt in mehreren Phasen

- **31. Jänner 2024:** Einführung einer Gesundheitszertifizierung für die Einfuhr von tierischen Erzeugnissen, Pflanzen, pflanzlichen Erzeugnissen und Lebensmitteln (und Futtermitteln) nicht-tierischen Ursprungs mit mittlerem Risiko („medium risk“) sowie von Lebensmitteln und Futtermitteln nicht tierischen Ursprungs mit hohem Risiko aus der EU. Die Voranmeldepflicht für Pflanzen und Pflanzenerzeugnisse mit geringem Risiko aus der EU ist seit diesem Zeitpunkt nicht mehr notwendig.
- **30. April 2024:** Einführung risikobasierter physischer Warenkontrollen bei tierischen Erzeugnissen, Pflanzen und pflanzlichen Erzeugnissen mit mittlerem Risiko sowie Lebensmitteln (und

Futtermitteln) nicht-tierischen Ursprungs mit hohem Risiko (high-risk) aus der EU. Die bestehenden Kontrollen von Pflanzen/Pflanzenerzeugnissen mit hohem Risiko aus der EU, der Schweiz und Liechtenstein werden vom Bestimmungsort zu den Grenzkontrollstellen verlagert.

- **31. Oktober 2024:** Einführung von Sicherheitserklärungen (Safety and Security Declarations) für alle EU-Einfuhren tritt in Kraft.

Genauere Informationen hinsichtlich der **Klassifizierung der einzelnen Produkte in die drei Risikokategorien (gering, mittel, hoch)** sind unter folgenden Links zu finden:

- TOM-Risikokategorien für Pflanzen und Pflanzenerzeugnisse <https://tinyurl.com/a5tx3ee9>
- TOM-Risikokategorien für Tiere und tierische Erzeugnisse <https://tinyurl.com/3em7zw2j>

Weitere Informationen zum BTOM finden Sie unter folgendem Link:
The Border Target Operating Model – <https://tinyurl.com/y8hfxbm4>



Foto: © balpauma/adbstock.com



Einfach tanken und durchstarten



- hergestellt aus 100% erneuerbaren Rohstoffen
- für alle Dieselmotoren geeignet*
- reduzierte lokale Emissionen (Feinstaub, NOx, CO)

*paraffinischer Dieselmotortreibstoff nach ÖNORM 15940-XTL



energiesdirect.at



Gravuren - Pokale - Schilder - Stempel - Geschenksartikel
Visitenkarten - Fahnen - Digitaldruck - LKW + Autobeschriftungen



puchmann
GmbH
STEMPEL-SCHILDER-POKALE

Ludersdorf 148 8200 Gleisdorf
Tel. 03112/2494 office@puchmann.at
www.puchmann.at
WIR SIND PARTNER FÜR VIELES...



Dr. Peter Tropper

Blick nach Brüssel: EU-Transportmärkte – steigende Kosten und sinkende Frachtraten

Sinkende Industrieproduktion drückt Nachfrage nach Frachtraum

In dem vorliegenden IRU-Papier („The european road freight rate development benchmark – Q4 2023“*) weist der Frachtratenindex einen deutlichen Rückgang vom Höchststand mit 141 Punkten (1. Halbjahr 2022) im Spot-Markt auf 123,8 Punkte (-17,2 Punkte – Q4/2023) aus. Die Kontraktlogistik blieb mit 129,4 Punkten (Q4 2022) im Jahresvergleich (Q4 2023) gleich. Als Gründe für diese Stagnation bzw. für die Reduzierung identifiziert die IRU vor allem die gesunkene Nachfrage im Konsum und die dadurch verursachten Produktionsrückgänge in der Industrie z. B. in Großbritannien -0,9 Prozent, Deutschland -1,6 %, Frankreich -0,2 Prozent. Durch diese Kombination der Faktoren fällt auch die Nachfrage nach Frachtraum in der gesamten Europäischen Union, erhöht gleichzeitig die zur Verfügung stehenden Ladekapazitäten, was wiederum als Folge auf die Frachtpreise (vor allem im Spotmarkt) drückt.

Gestiegene Kosten, CO₂-Maut und Fahrermangel erhöhen Druck auf Transporteure

Naturngemäß wirkt sich die Neugestaltung der Mauttarife (u. a. in Deutschland und Österreich), mit der Inklusion von CO₂-Kosten, entsprechend finanziell negativ auf die ohnehin geringen Gewinnmargen im Transportgewerbe aus. Einzelne Schätzungen des Verbandes GVN

(Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen) gehen z. B. von monatlichen Mehrkosten (!) von bis zu 300.000 Euro(!), aufgrund des Anstiegs der deutschen Maut um bis zu 80 Prozent, für einzelne Verbandsmitglieder aus. Die IRU schätzt allein die jährlichen Mautmehrkosten in Deutschland auf rund 6.700 Euro pro Lkw.

Generell identifiziert die Erhebung, dass die Kostensteigerungen im Transportgewerbe in den letzten 3 Jahren stark zugenommen haben: So stiegen die Arbeitskosten um +28,2 Prozent, Wartungen und Reparaturen +20,4 Prozent, Reifen +21,6 Prozent, Ersatzteile +13,5 Prozent und Versicherungen +8,7 Prozent. Auch das Thema „Fahrermangel“ ist, nach wie vor, trotz sinkender Transportnachfrage, ungelöst. So hält die IRU fest, dass im Jahr 2023 233.000 (!) offene Fahrerstellen in Europa unbesetzt blieben. Diese Situation wird sich in den nächsten 5 Jahren noch weiter verschärfen, denn man nimmt an, dass in den nächsten 5 Jahren mehr als 470.000 Lkw-Lenker (15 Prozent der derzeit beschäftigten Lenker) in Pension gehen werden. Bis 2028 könnte sich somit die Zahl der offenen, unbesetzten, Stellen in der EU auf bis zu 745.000 weiter erhöhen.

Entwicklung Frachtpreise am Beispiel der Strecke Duisburg – Wien – Duisburg

Als ein Beispiel für die Entwicklung der Frachtraten wird in der Erhebung

die Strecke Duisburg – Wien – Duisburg dargestellt (Einfache Strecke ca. 1.000 km lt. Google Maps):

- So ist der Frachtpreis auf der Strecke Duisburg – Wien am Spotmarkt von knapp 1.800 Euro (Q4 2022) auf 1.587 Euro (Q4 2023) gefallen (-11,8 Prozent).
- In der Kontraktlogistik blieb dieser im Vergleich Q4/2022 (rund 1.550 Euro) zu Q4/2023 (1.582 Euro) annähernd gleich.
- Bei der Retourstrecke (Wien – Duisburg) hingegen fielen in beiden Bereichen (Spot/Kontrakt) die Frachtpreise deutlich, nämlich

im Spotmarkt von rund 1.550 Euro (Q4/2022) auf 1.334 Euro (Q4/2023) (-13,9 Prozent) und in der Kontraktlogistik von rund 1.200 Euro (Q4/2022) auf 1.008 Euro (Q4/2023) (-16 Prozent)

Ausblick Deutschland und Folgen für Österreich

Gerade die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland verbleibt schwierig und dies wirkt sich negativ auf alle Nachbarstaaten, so auch Österreich, aus. So ist Deutschland, lt. Auswertung der WKO-Außenwirt-

schaft, der wichtigste Handelspartner für Österreich. Die deutsche Wirtschaft stagniert nämlich und auch die Nachfrage der Konsumenten ist, im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau, niedrig. Dies bedeutet, dass eine ohnehin schwache Nachfrage nach Frachtraum sich nochmals negativ auf die Frachtraten auswirkt, bei gleichzeitig hohen Kosten, die durch den CO₂-Aufschlag der Maut nochmals verstärkt werden. Gerade der Spotmarkt – so die Erhebung – wird Schwierigkeiten haben, diese gestiegenen Kosten adäquat weiterzugeben und konkurrenzfähig zu bleiben.

* Der Bericht kann unter <https://tinyurl.com/32su3m79> heruntergeladen werden.



Europäischer Datenschutzausschuss: Datenschutzleitfaden für kleine Unternehmen

Der Europäische Datenschutzausschuss hat einen Datenschutzleitfaden für kleine Unternehmen erstellt.

Darin wird an Hand von Videos, praktischen Beispielen und Infografiken erklärt, welche rechtlichen Ver-

pflichtungen zu beachten sind und wie diese erfüllt werden können: <https://tinyurl.com/3986vj6h>

Foto: © Dr. Tropper

Foto: © Lariflatu/AdobeStock.com

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



„DIE STEIRISCHEN TRANSPORTEURE“

PRESSEKONFERENZ Februar 2024

Das Güterbeförderungsgewerbe in Österreich und der Steiermark

Das Güterbeförderungsgewerbe stellt innerhalb der Sparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich mit insgesamt 16.382 Mitglieder die größte Gruppe an Unternehmen. Das entspricht rund 36 Prozent aller Unternehmen im Verkehrsbereich.

Abbildung 1: Fachgruppenmitglieder 2023 Sparte Transport und Verkehr

Fachverband	aktiv ²	ruhend	insgesamt
501 Schienenbahnen	157	8	165
502 Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen	1.913	258	2.171
503 Seilbahnen	594	46	640
504 Spedition und Logistik	1.928	142	2.070
505 Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen	12.230	2.559	14.789
506 Güterbeförderungsgewerbe	13.211	3.171	16.382
507 Fahrschulen, allgemeiner Verkehr	1.017	102	1.119
508 Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen	6.978	989	7.967
nicht zuordenbar	1	0	1
INSGESAMT	38.029	7.275	45.304

¹ Mehrfachzählung bei Mitgliedschaft in mehreren Fachgruppen, Stand: 31. Dezember

² ohne "ruhende" Mitgliedschaften (Nichtbetrieb, Verpächter)

Quelle: Wirtschaftskammer Österreichs

Aktualisierung: Februar 2024

Innerhalb des Güterbeförderungsgewerbes ist die Steiermark (2022) mit **2.039** aktiven Transporteuren hinter

1. Wien (3.097),
2. Niederösterreich (2.417),
3. Oberösterreich (2.181)

- **893** Konzessionierte Güterbeförderer über 3,5 t
- **647** Kleintransporteure unter 3,5 t
- **492** Fahrradboten
- **7** Sonstige

Das österreichische Güterbeförderungsgewerbe ist Arbeitgeber für 83.901 Arbeitnehmer/innen, davon entfallen auf die Steiermark knapp 11.000 Mitarbeiter. (Stand 2022 – Quelle: WKO-Statistik: „Güterbeförderungsgewerbe, Branchendaten“)

auf Platz 4, gemessen an der Mitgliederanzahl, im Bundesländer-Vergleich. Die einzelnen Branchensegmente in der Steiermark sind dabei (zusammengefasst):

Der Lkw als Transportmittel

Im Jahr 2022 wurden lt. STATISTIK AUSTRIA auf Österreichs Straßen insgesamt **590,9 Mio. Tonnen Güter** transportiert, davon entfielen **385,1 Mio. Tonnen** (rund **65 Prozent**) auf österreichische Unternehmen:

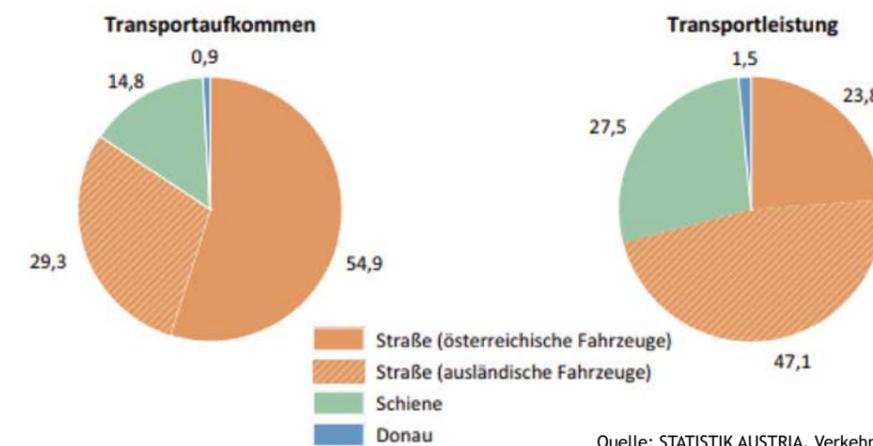
Abbildung 2: Transportaufkommen 2022 in 1.000 t

Verkehrsbereich	Transporteure			Summe	Anteil AT in %
	AT	EU	Drittstaaten		
Insgesamt	385.105	194.756	11.017	590.878	65,2
Inlandverkehr	362.826	9.409	225	372.460	97,4
Empfang	10.291	57.678	1.526	69.495	14,8
Versand	10.889	50.435	1.523	62.846	17,3
Transit	1.100	77.234	7.743	86.077	1,3

Quelle: STATISTIK AUSTRIA: „Verkehrsstatistik 2022“, S. 24

Gesamthaft wurden in Österreich im Jahr 2022 **756,6 Millionen Tonnen** transportiert. Im Vergleich zu 2021 stellt dies einen Rückgang von **-4 Prozent** dar. Die Gesamttransportleistung (2022) im Inland betrug hingegen **90,4 Milliarden Tonnenkilometer**.

Abbildung 3: Modal Split - Anteile der Verkehrsträger in Österreich 2022 - in Prozent*



Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik, Eurostat; ASFINAG

*Erklärung: Da in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge zumeist auf kurzen Inlandsstrecken unterwegs sind und ausländische Fahrzeuge im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre längere Strecken zurücklegen, kommt es auch hier zu einer massiven Verschiebung der Anteile. (Quelle: STATISTIK AUSTRIA: „Verkehrsstatistik 2022“, S. 17f)

Der Lkw als Verkehrsteilnehmer

Im Jahr 2022 waren in Österreich **553.249 Lkw** und **20.247 Sattelzugfahrzeuge** zum Straßenverkehr zugelassen. Den überwiegenden Anteil dabei hatten Lkw der Klasse N1 (bis 3,5 t) nämlich 498.325 (N2/3,5 t – 12 t: 9.690 und N3/ab 12 t: 45.234). In Summe macht dies insgesamt **7,9 Prozent der Verkehrsteilnehmer** mit österreichischer Kfz-Zulassung – der Pkw hat einen Anteil in Höhe von 70,9 Prozent (5,15 Mio. Bestand).

(Quelle: STATISTIK AUSTRIA: „Kfz-Bestand – Bestand 2022 nach Fahrzeugart (Tabelle)“) Auf den fuhrerwerblichen Straßengüterverkehr (Transporteure) entfielen dabei 16.515 Lkw (ab 2 t Nutzlast) und 13.128 Sattelzugfahrzeuge. (Quelle: STATISTIK AUSTRIA: „Verkehrsstatistik 2022“, S. 75) In Österreich verloren im Jahr 2022 **370 Menschen** bei Straßenverkehrsunfällen ihr Leben.

Abbildung 4: Verletzte und Getötete 2022 nach Bundesländern



Auf den schweren Lkw (über 3,5 t) entfielen dabei 64 und auf den leichten Lkw (bis 3,5 t) 33 Getötete. Als **Hauptunfallverursacher** galt der Lkw (leicht & schwer) jedoch

nur in **7,4 Prozent der Unfälle**. (Quelle: STATISTIK AUSTRIA: „Straßenverkehrsunfälle 2022 mit Personenschaden“, S. 26, 32f)

Der Lkw als Mautzahler

Das hochrangige Straßennetz ist in Österreich (Autobahnen und Schnellstraßen – rund 2.200 km) mautpflichtig. Lkw bezahlen dabei seit 1. Jänner 2004, für Bau und Erhaltung der Straßen, eine fahrleistungsabhängige Maut. (BGBl. II Nr. 568/2003). Pkw/Motorräder bezahlen eine zeitabhängige Maut in Form einer Vignette. Im Jahr 2005 hat die ASFINAG – als Verwalter des hochrangigen Straßennetzes – rund 775 Mio. Euro an „Lkw-Mauterlösen“ eingenommen. (Quelle: ASFINAG Konzernabschluss 2006, Beilage II, S. 26)

Mittlerweile haben sich diese Lkw-Mauterlöse im Jahr 2022 auf rund **1,68 Mrd. Euro mehr als verdoppelt** (Umsatzerlöse 2022: 2,9 Mrd. Euro). Zusätzlich nahm die ASFINAG 2022 aus „Vignettenerlösen“ 539,9 Mio. Euro und aus der „Streckenmaut“ 226,1 Mio. Euro ein. (Quelle: ASFINAG Geschäftsbericht 2022, S. 121) Die aktuellen Mauttarife (2024) berücksichtigen mittlerweile auch entsprechende Umweltkosten in Form von „Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung“, „Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung“ sowie (seit 2024) „Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen“:

Der Lkw als Bahnfinanzierer

Die Mautzahlungen jedes einzelnen Lkw tragen zur Finanzierung des Verkehrsträgers „Schiene“ bei:

1. Bahn-Finanzierung durch „Externe Kosten“

Seit 1. Jänner 2017 werden die „Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung“ und die „Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung“, sowie seit 1. Jänner 2024 die „Kosten verkehrsbedingter CO₂-Emissionen“ im Gesamtmauttarif einkalkuliert. Diese Einnahmen werden „an den Bund zur Verwendung für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs“ von der ASFINAG abgeführt (§ 8b (1) ASFINAG-Gesetz).

Diese Einnahmen werden, lt. parlamentarischer Anfragebeantwortung durch Frau BM Leonore Gewessler (GZ. 2020-0.796.423 vom 13. Jänner 2021) „zweckgebunden zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs zur Finanzierung von Verkehrsdiensteverträgen im Schienenpersonenverkehr verwendet.“

2. Bahninfrastrukturfinanzierung durch Maut-Aufschläge

Gemäß § 8a (1) ASFINAG-Gesetz ist diese (ASFINAG) verpflichtet die 25 %-Aufschläge bei den Sondermautstrecken A 12 Inntal- und A 13 Brenner-Autobahn

„zweckgebunden an den Bund als Beiträge zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse zu leisten.“

Die sonstigen 25 %-Aufschläge, die bei den weiteren Sondermautstrecken eingehoben werden, werden zur zweckgebundenen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze verwendet (§ 8a (2) ASFINAG-Gesetz).

Gemäß den jeweiligen Finanzberichten (2017–2022) der ASFINAG sind dies unter dem Titel „Querfinanzierung Brennerbasistunnel und externe Kosten“ konkret folgende Einnahmen:

- 2022: 47,7 Mio. Euro (Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2022, S. 22 von 72)
 - 2021: 46,0 Mio. Euro (Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2021, S. 22 von 71)
 - 2020: 43,6 Mio. Euro (Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2020, S. 54 von 63)
 - 2019: 46,5 Mio. Euro (Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2019, S. 54 von 63)
 - 2018: 44,7 Mio. Euro (Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2018, S. 56 von 64)
 - 2017: 42,1 Mio. Euro (Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2017, S. 55 von 65)
- = SUMME (2017 - 2022) 270,6 Mio. Euro**

Der Lkw der Zukunft

Nach wie vor ist das Hauptantriebsmittel bei Lkw der Diesel-Kraftstoff und der derzeitige Emissionsstandard (seit 1. Jänner 2014 verpflichtend) liegt bei Euro 6:

„Im Inlandsverkehr kam es aufgrund der Flottenerneuerung und sauberen Euro-VI-Lkw zu einem deutlichen Rückgang der Lkw-Emissionen. [...] Besonders seit Ende der 90er Jahre kam es zu einer verstärkten Steigerung an NO_x-Emissionen durch den Trend zu Diesel-Pkw. Die Emissionen dieser Fahrzeugklasse haben sich seit 1990 beinahe verfünffacht. War früher der Schwerverkehr Hauptverursacher, hat sich dieses Verhältnis mittlerweile umgekehrt.“

(Quelle: Umweltbundesamt: „Verkehr als Hauptverursacher für Stickoxide“)

Am 18. Dezember 2023 gab es auf europäischer Ebene eine Einigung hinsichtlich einer neuen Euro-7-Norm. Das bedeutet, dass im Lkw-Bereich der Verbrennungsmotor auch weiterhin Bestand haben wird, allerdings werden abermals die Grenzwerte für Emissionen entsprechend gesenkt. (Rat der EU, Pressemitteilung vom 18. Dezember 2023)

Als rechtliche Vorgabe werden im Lkw- und Bus-Bereich nochmals

- die Stickoxidemissionen (NO_x) um 56 % und
- die Partikelemissionen um 39 % gegenüber der Euro-6-Norm gesenkt.

WIFO Sonderauswertung Konjunkturtest – Auswertung Güterbeförderung Jänner 2024 (Q1/24)

Die Befragung hat im Jänner 2024 stattgefunden und es haben insgesamt 70 Unternehmen aus dem Güterbeförderungsgewerbe teilgenommen.

Die Einschätzung der Umfrageteilnehmer ist in Bezug zu Vergangenheit und Zukunftserwartungen weiterhin pessimistisch.

In der Güterbeförderung werden Geschäftslage und Nachfrage sowohl in Vergangenheitsbetrachtung als auch Zukunftseinschätzung mit überwiegender Mehrheit negativ gesehen. Die Branche rechnet wieder mit einem stärkeren Preisanstieg als zuletzt. Nur noch knapp jeder zweite der

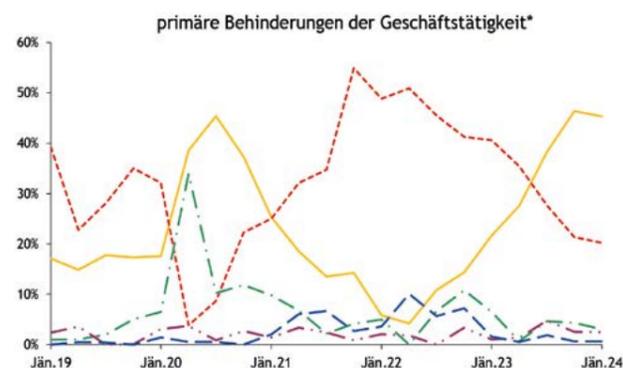
Befragten bezeichnet den derzeitigen Auftragsbestand als ausreichend. Dementsprechend ist unzureichende Nachfrage der wichtigste Grund als Behinderung ihrer Geschäftstätigkeit, während Mangel an Arbeitskräften weiterhin leicht abnimmt. Bei der Beschäftigung sieht die Mehrheit der befragten Unternehmen in der Vergangenheitsbetrachtung einen Rückgang, ebenso wie in der Zukunftseinschätzung.

Auffallende Parameter im Detail:

- Die „Geschäftslage in den kommenden 6 Monaten“ wird im Vergleich zu Oktober 2023 (-29,5 Punkte) mit -41,0 Punkte sehr schlecht eingeschätzt.

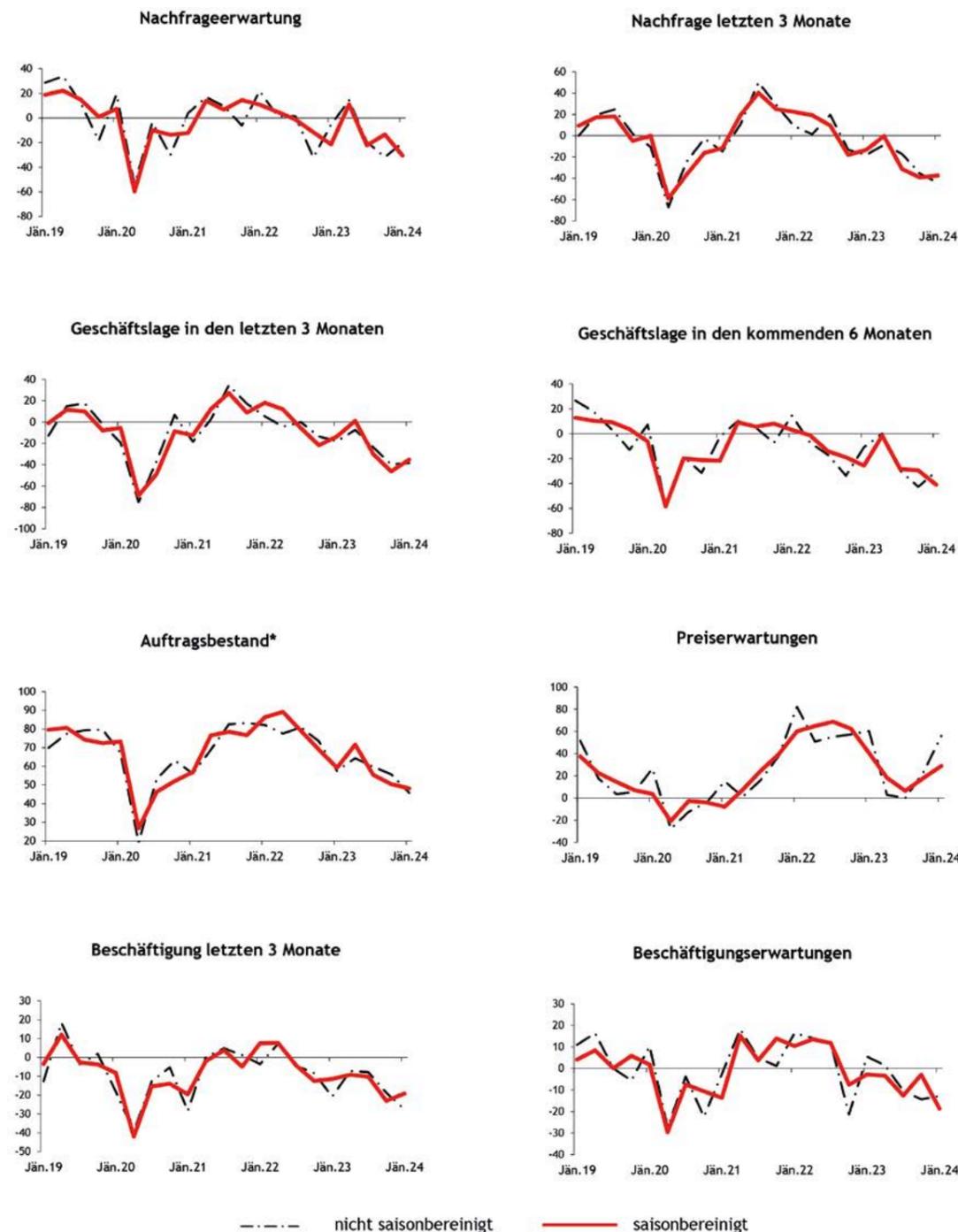
- Auch die „Nachfrageerwartung“ ist von -13,5 Punkte (Oktober 2023) auf -30,5 Punkte deutlich zurückgegangen.
- Die „Preiserwartung“ ist mit 28,9 Punkte positiv im Vergleich zu Oktober 2023 (17,9 Punkte).
- Die „Beschäftigungserwartung“ mit -18,6 Punkte ist im Vergleich zum Oktober 2023 (-3,0 Punkte) sehr negativ.
- Als primäre Produktionsbehinderungen wurde von 45,4% unzureichende Nachfrage und von 20,2% ein Mangel an Arbeitskräften angegeben. Bei 29,9% gab es keine Behinderungen.

saisonbereinigte Werte	Ø letzte 5 Jahre	Ø letzte 4 Quartale	Apr.23	Jul.23	Okt.23	Jän.24
Geschäftslage in den letzten 3 Monaten	-10,2	-27,6	1,2	-30,0	-46,4	-35,1
Geschäftslage in den kommenden 6 Monaten	-11,9	-25,2	-1,6	-28,6	-29,5	-41,0
Nachfrage letzten 3 Monate	-4,9	-27,0	-0,3	-31,3	-39,2	-37,3
Nachfrageerwartung	-4,4	-13,8	11,1	-22,2	-13,5	-30,5
Auftragsbestand zur Zeit *	66,1	56,4	71,6	55,5	50,5	48,2
Preiserwartung	22,6	17,8	18,2	6,3	17,9	28,9
Beschäftigung letzten 3 Monate	-8,6	-15,4	-9,2	-10,3	-23,1	-19,2
Beschäftigungserwartung	-1,2	-9,4	-3,4	-12,6	-3,0	-18,6
primäre Produktionsbehinderungen:						
zur Zeit keine Behinderungen	34,5%	29,1%	36,4%	23,9%	26,3%	29,9%
unzureichende Nachfrage	23,7%	39,4%	27,6%	38,3%	46,4%	45,4%
Mangel an Arbeitskräften	31,6%	26,1%	35,4%	27,6%	21,3%	20,2%
unzureichende Ausrüstung	2,6%	0,9%	0,5%	1,9%	0,6%	0,6%
Finanzierungsprobleme	2,1%	2,8%	1,4%	4,8%	2,5%	2,5%
sonstige Gründe	6,8%	3,2%	0,7%	4,7%	4,3%	3,0%



* 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)

Neues Service-Angebot der WKO Steiermark für Betriebsanlagengenehmigungen

Das Verfahren zur Erlangung von Betriebsanlagengenehmigungen ist komplex. Eine Vielzahl von Spezialregelungen sind dabei zu beachten. Für viele Wirtschaftstreibende ist das häufig ein unüberschaubarer bürokratischer Hürdenlauf – aber die

steirischen Betriebsanlagen-Coaches können Ihnen dabei jetzt helfen!

Die WKO Steiermark hat ein umfassendes Service-Paket geschnürt, um Unternehmer:innen auf ihrem Weg zur Betriebsanlagengenehmigung

(<https://tinyurl.com/yejy6axv>) zu begleiten.

Ab sofort wird die Beratung durch einen spezialisierten Betriebsanlagen-Coach finanziell unterstützt (<https://tinyurl.com/ykexucs7>).



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

Ruhensatz 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 zum 31.12. des Vorjahres gemeldeter Betriebsstätte ein fester Betrag nach folgenden Betriebsarten:

- Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg nicht übersteigt **170 Euro**
- Bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte

insgesamt 3.500 kg übersteigt

118,50 Euro

- Alle sonstigen Güterbeförderungen **72,60 Euro**

Mindestens der Betrag für eine Betriebsstätte der zutreffenden Betriebsart.

Bei Zusammentreffen von mehreren Betriebsarten an einer Betriebsstätte ist nur der höchste Betrag zu entrichten.

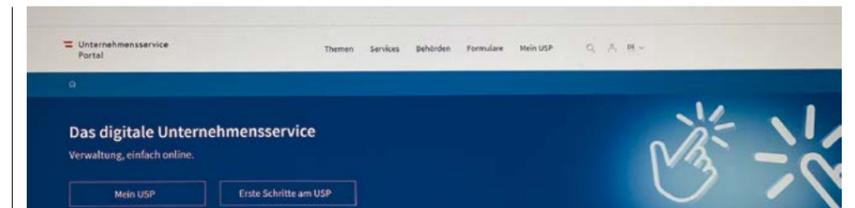
Bei gleich hohen Beträgen ist der Betrag nur einmal pro Betriebsstätte zu entrichten.

Die Anzahl der Beförderungsmittel zum 31.12. des Vorjahres und dafür ein fester Betrag für nachfolgende Fahrzeugkategorien

- pro Kraftfahrzeug des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg nicht übersteigt laut Konzessionsumfang **0 Euro**
- pro Kraftfahrzeug des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg übersteigt laut Konzessionsumfang **39,80 Euro**
- Alle sonstigen Güterbeförderungen **0 Euro**

Die Verpflichtung von juristischen Personen zur Zahlung fester Beträge in doppelter Höhe wird ausgeschlossen.

Ruhen alle gemäß § 2 Abs. 1 WKG mitgliedschaftsbegründenden Berechtigungen für die gesamte Periode der Mitgliedschaft im Kalenderjahr, ist die Grundumlage in folgender Höhe zu entrichten: **36,30 Euro**



E-Zustellungen – USP Unternehmensserviceportal

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.

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).

Unternehmerbegriff

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.

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-Formulars an die WKO zu übermitteln unter <http://wko.at/stmk/pfuschermeldung>. Diese ergeht an den Erhebungsdienst der WKO Steiermark, wobei völlige Verschwiegenheit und Vertraulichkeit zu den Grundprinzipien gehören. Die kompetenten Profis erheben, informieren und setzen

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

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

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

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

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



© Foto: SFD/CACHO/Shutterstock.com

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



RA Mag. Christoph Rappold
Reif und Partner
Rechtsanwälte OG

graz@reifundpartner.at
www.reifundpartner.at

Das Imperium schlägt lauwarm zurück

Der interessierte Leser wird im Titel eine mögliche Affinität zu einer erfolgreichen Kinoserie entdecken können, doch mit Imperium sind im gegenständlichen Kontext in der Verwaltungslehre die Hoheitsrechte des Staates gemeint, die selbstverständlich auch zwangsweise durchsetzbar sind.

Die Lesungen im Parlament sind kaum verhallt, die Druckerschwärze auf jenem Bundesgesetzblatt mit welchem die 34. StVO-Novelle vulgo „Raserpaket“ kundgemacht wurde, ist noch nicht getrocknet, da wurden bereits die ersten Fahrzeuge notorischer und gemeingefährlicher Raser beschlagnahmt. Im Vergleich zum europäischen Gemengelage hat sich Österreich wieder einmal für eine gefühlt österreichische, im Sprachgebrauch des gelernten Durchschnittsösterreichers „lauwarme“ Lösung entschieden, indem die tatsächlichen mobilen Gefährder mehr oder weniger mit Glacéhandschuhen angegriffen und maximal ausgeschimpft werden.

Während in anderen Ländern, wie etwa dem liberalen Dänemark und der sündteuren Schweiz, als auch im sonnigen Italien in Fällen eines extremen karosseriebezogenen Alko-

holabus und/oder Fahren mit an nähernder Lichtgeschwindigkeit mitunter auch Gefängnisstrafen – dies zusätzlich zur Beschlagnahme des Fahrzeuges – verhängt werden, riskiert der österreichische Poser neben dem Entzug der Lenkerberechtigung lediglich das Verbot des Corpus Delicti, also jenes Fahrzeug mit welchem die nicht unerhebliche Geschwindigkeitsüberschreitung vollzogen wurde, weiterhin zu benützen.

Dem findigen Leser wird sofort auffallen, dass bei Delinquenz mit einem fremden Fahrzeug der Kollateralschaden wohl als überschaubar zu bezeichnen ist, da der geübte Raser suchtartige Geschwindigkeitsübertretungen wohl nicht mit seinem eigenen Fahrzeug vornehmen wird. In diesen Fällen ist aus eigentumsrechtlicher Sicht die Durchbrechung desselben richtigerweise nicht möglich.

Aus spezial- und generalpräventiver Sicht wird eine Nachschärfung im Sinne der Angleichung an andere europäische Länder pro futuro nicht gänzlich außer Acht zu lassen sein, da es nicht einsehbar ist, dass unschuldige Dritte durch ein paar Unbelehrbare und Unverbesserliche beschädigt werden.



Christa Fartek u. Robert F.

laden zum Trucker Camp mit Country und Schlager Musik am 08. Juni 2024 beim Lipizzaner Franz'l in A-8081 Bärndorf 8 ein.

Mit dabei sind heuer:
Mike Werner, Hannes Lanz, Zita Sabon, Duo Amor, Tuko u. Theo Rantascha.

EINTRITT: FREIWILLIGE SPENDE
GRATIS CAMPING

POP - SCHLAGER - COUNTRY

Glückshafen
jedes Los gewinnt.
Amerikanische
Versteigerung!

Vormerken!



**Nächste
Fachgruppentagung**
Samstag, 1. Februar 2025



eFoto: WKO/ATfuge Bilder

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 Bear-

beitung 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.

**0316 WKO
601 Service
601 Nummer**

Fachliche Vorbereitung auf die Eignungsprüfung im Güterbeförderungsgewerbe (Konzessionsprüfung)

Dieser Kurs dient ausschließlich der Vorbereitung auf die fachspezifischen Gegenstände der Eignungsprüfung. Für den kaufmännisch rechtlichen Prüfungsteil ist der zusätzliche Kurs ‚Unternehmertraining‘ empfehlenswert, bietet jedoch keine Prüfungseinschränkung, da Sie das Wissen bei der Prüfung nachweisen müssen. Als sprachliche Notwendigkeit ist das Level A2 Voraussetzung!

Infoabend
26.06.2024 von
17:00 bis 19:00 Uhr

Fachkurs Herbst
26.08. bis 13.09.2024
am WIFI Graz

Prüfung
Termine folgen

Schwerpunkte der Ausbildung:

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

Voraussetzungen

Besuch des Informationsabends. Die Anmeldung erfolgt ausschließlich über diese Vorbesprechung.

Photo: ©Sascha Wilbrecht / adobestock.com



Schärmer + Partner
Rechtsanwälte GmbH

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

LKW FRIENDS on the Road

Lkw als Rennfahrer für die Umwelt



Fotos: links © Achim Mörtl; rechts: © Christian Spindel

Was für jeden Motorsportfan wie ein Märchen klingt, wurde in der maleischen Umgebung von Leutschach in der Südsteiermark Wirklichkeit. Die Südsteiermark, als eine der renommiertesten Weinregionen der Welt, bietet nicht nur ausgezeichnete Tropfen, sondern auch anspruchsvolle Strecken für Rallyefahrer aus aller Welt. Die Rebenland Rallye bringt Menschen zusammen, die ihre Leidenschaft für den Motorsport und die Liebe zu exquisiten Weinen teilen – ein perfektes Zusammenspiel aus Adrenalin und Genuss. Als Hauptsponsor dieses faszinierenden

Rallye-Events sind wir stolz darauf, die Rolle des Lkw in dieser spannenden Symbiose ins Rampenlicht am 15. und 16. März gerückt zu haben.

Ein zentraler Aspekt, den wir betonen möchten, ist die wichtige Rolle des Lkw als Systemhalter. Lkw sind unverzichtbar für die Logistik und den reibungslosen Ablauf einer modernen Gesellschaft. Sämtliche Güter des täglichen Bedarfs werden mit dem Lkw transportiert. Uns allen wurde in den letzten Jahren dramatisch vor Augen geführt, welche wichtige Rolle der Lkw bei der

Versorgung der österreichischen Bevölkerung spielt. Ohne Lkw werden weder Supermärkte noch Tankstellen beliefert. Mülltonnen würden an der Gehsteigkante stehen bleiben und keine Online-Bestellung würde ihren Empfänger erreichen. Eine moderne Gesellschaft ohne Lkw wäre nicht möglich.

Rallye-Piloten und Lkw-Fahrer haben eines gemeinsam: ihre Leidenschaft für starke Motoren und Präzisionsarbeit. Die einen haben Benzin, die anderen Diesel im Blut. Im Lkw geht es nicht um Hundertstelsekunden, son-

dern – wie im Rallyesport – um Sicherheit und Zuverlässigkeit, die uns täglich ans Ziel bringen. Lkw-Fahrer werden von Disponenten gesteuert, Rallye-Fahrer müssen sich auf ihre Beifahrer verlassen können.

Auch die Technik rund um den Lkw hat sich in den letzten Jahren deutlich positiv entwickelt. So können wir heute sagen, dass ein moderner Lkw keine nennenswerten Schadstoffe mehr ausstößt und durch den Einsatz synthetischer Kraftstoffe die CO₂-Belastung um 90% reduzieren kann. Wir sind sogar so weit, dass unsere Motoren im Stadtverkehr hochbelastete Umgebungsluft ansaugen und nach einem aufwendigen Filterprozess saubere Luft ausblasen. Das

alles ist durch Messungen der Technischen Universität Graz belegt. Unser Beitrag zur Versorgungssicherheit, gepaart mit klimafreundlicher Technik, macht uns zu echten „FRIENDS on the Road“.

Viele technische Innovationen, die wir heute im Individualverkehr nutzen, haben ihren Ursprung im Motorsport. Hinter Spitzenleistungen auf der Rennstrecke stehen findige Techniker, die aus den vorhandenen Möglichkeiten das Effizienteste herausholen und damit die Grundlage für Fortschritt und Innovation schaffen. So verstehen wir uns auch als „Rennfahrer für die Umwelt“. Auch der Lkw entwickelt sich ständig weiter und wird wohl schon bald

von vielen verschiedenen alternativen Energiequellen angetrieben. Ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Nachhaltigkeit und Umweltschutz.

Werden auch Sie Mitglied von „LKW FRIENDS on the Road“ und unterstützen Sie die positive Öffentlichkeitsarbeit für Ihr Gewerbe!

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

*Dr. Christian Spindel –
Präsident LKW FRIENDS on the Road*

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 Fahr-

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 dieser 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 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.



TRUCK & TRAILER SERVICE

▶ **VORTEILE AUF EINEN BLICK:**

- ▶ Qualifizierte LKW-Fachwerkstätte für LKW & Auflieger
- ▶ IVECO Vertragswerkstatt
- ▶ einfache und kurzfristige Termin-Vereinbarung
- ▶ Service & Reparaturen
- ▶ §24/24a- Überprüfung
- ▶ Lärm- und Abgasüberprüfungen
- ▶ §57a- Überprüfung
- ▶ Reifendienst



**Jetzt aktuell
Fahrtenschreiber
Umbau auf die
2. Generation!**

Kontakt: Thomas Mayer | +43 3577 76076 562 | werkstatt@mayer.at

Fritz Mayer Intern. Spedition & Transport GmbH | Hauptstrasse 242 | 8740 Zeltweg
(direkt an der Autobahnabfahrt S36 Zeltweg West)

www.mayer.at



„Verlässlichkeit trifft Leidenschaft: Heiling Milchtransporte GmbH“

„Heiling Milchtransporte GmbH hat sich einen Ruf als zuverlässiges und verantwortungsvolles Unternehmen erarbeitet. Doch der Firmeninhaber ruht sich nicht auf diesen Lorbeeren aus, sondern ist stets bestrebt, nach Expansionsmöglichkeiten zu suchen. Um seinen Zielen näher zu kommen, hat er einen kompetenten Partner an seine Seite geholt und zudem die Weichen für die Schaffung eines zweiten Standbeins gestellt.“

Während viele von uns morgens noch gemütlich am Frühstückstisch sitzen und ihren Latte Macchiato genießen, hat die Mannschaft von Heiling Milchtransporte ihre Schicht oft schon hinter sich.

Das in der östlichen Steiermark ansässige Transportunternehmen trägt an 365 Tagen im Jahr dazu bei, dass die frische Milch von den landwirt-

schaftlichen Höfen in die Molkerei gelangt.

Die Heiling Milchtransporte GmbH hat eine lange und stolze Geschichte in der Transportbranche. Alles begann im Jahr 1958, als der Vater von Alois Heiling mit einem Traktor erste Transportdienste anbot. Mit dem Erwerb der Konzession für das Gü-

tertransportgewerbe nahm das Unternehmen Fahrt auf und war zum einen im Milchtransport tätig, zum anderen mit dem Transport von Baumaterialien betraut. Im Jahr 1991 spezialisierte man sich auf das Fahren mit Tankwagen. Namhafte Kunden wie die Molkerei Hartberg, Desserta, Berglandmilch und schlussendlich die NÖM begleiten und begleite-

ten die Firmengeschichte. Doch nicht nur Milch, auch flüssige Lebensmittel wie Rahm oder Säfte transportiert das Unternehmen bei Nachfrage und Kapazität. Das Einsatzgebiet erstreckt sich über die Bucklige Welt, das Joglland bis hin zum Mittelburgenland. Der Milchtransport ist täglich essenziell und Alois Heiling, der die Firma von seinem Vater übernommen hat, meint dazu schmunzelnd: „Unser letzter Ruhetag war 1962. Ein Ausfall ist nicht tragbar, daher steht ein Ersatz-Lkw bereit oder unser Werkstätten-Team unter der Leitung von Hannes Ertl übt sich in Pannenhilfe und versucht die Panne vor Ort zu beheben.“

Hannes Ertl ist seit drei Jahren mit 25 Prozent an der Heiling Milchtransporte GmbH beteiligt und leitet die Werkstatt und den Servicebereich. Obwohl er selbst eine eigene Lkw-Werkstatt mit 15 Mitarbeiter führt, betreut er den Fuhrpark der Heiling Milchtransporte GmbH. Durch sein Know-how gewährleistet er, dass die Fahrzeuge immer in einwandfreiem Zustand sind. Die fortschreitende Digitalisierung hat die technischen Anforderungen erhöht und Heiling und Ertl investieren kontinuierlich in einen modernen, nachhaltigen und funktionierenden Fuhrpark. Um CO₂ einzusparen, ist man seiner Zeit voraus und tankt schon seit längerem HVO-Diesel.

Die Mitarbeiter des Unternehmens zeichnen sich durch ihre Ortskenntnisse, Freundlichkeit und hervorragende Beziehung zu den Bauern aus. Als Bindeglied zwischen der NÖM und den Landwirten erfüllen sie ihre Aufgaben mit hoher Kompetenz und Effizienz. „Das Wichtigste ist im Betrieb der Mensch. Und wir dürfen uns wirklich glücklich schätzen, so gute und routinier-

te Fahrer zu haben“, freut sich Heiling und ergänzt: „Ich darf behaupten, dass wir ein sehr positives Miteinander leben. Durch den Schichtbetrieb, der notwendig ist, um eine lückenlose und rechtzeitige Milchlieferung zu gewährleisten, haben die Fahrer die Möglichkeit, ihre Dienste zu tauschen und so zu mehr zusammenhängender Freizeit zu kommen. Natürlich im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen.“ Fahrer-mangel hat Heiling durch die offene Firmenpolitik und die gute Bezahlung nicht. Doch versuchen andere Firmen immer wieder, seine gut ausgebildeten und versierten Fahrer abzuwerben. Fällt ein Fahrer aus oder gibt es einen Urlaubsengpass, springt Alois Heiling gerne ein. Er ist passionierter Lkw-Fahrer und genießt es, alleine durch die hügelige Landschaft zu fahren – die Straße im Blick, das Radio an und die Gedanken dürfen kreisen.

Heiling wurde die Liebe zum Lkw sozusagen in die Wiege gelegt. Auch an unternehmerischer Weitsicht und einem besonderen Spürsinn fehlt es ihm nicht. Seinen unternehmerischen Erfolg erklärt er so: „Zuhören und Probleme nicht ignorieren, sondern umgehend handeln. Offen sein für Neues und Neuerungen, Veränderungen erkennen und mittragen – und natürlich Fleiß, der ist unerlässlich.“

Der Unternehmer ist erfolgreich in seinen Bereich tätig, trotzdem hat er immer einen Blick in die Zukunft gerichtet und baut sich derzeit ein zweites Standbein im Baubereich auf. Stets hält er Augen und Ohren offen, ob sein Einsatzgebiet erweitert werden kann.

Mit Hannes Ertl hat er einen aktiven, kompetenten Partner an seiner Seite.

Wordrap



Fuhrparkleiter Hannes Ertl und Inhaber Alois Heiling im Interview

Warum macht Ihnen Ihr Beruf Spaß?
Alois Heiling: Weil er so abwechslungsreich ist, und es macht mir große Freude mit dem Lkw auf der Straße unterwegs zu sein.

Hannes Ertl: Im Service-Bereich gibt es so viele unterschiedliche Tätigkeiten, es wird nie langweilig. Dazu kommt der nette Kontakt mit den Kunden.

Wären Sie kein Frächter ...
 ... wäre **Alois Heiling:** Schauspieler
 ... **Hannes Ertl:** Mechaniker

Wenn sie in der Branche etwas ändern könnten ...
 ... würden beide Möglichkeiten schaffen, Änderungsvorschläge besser einbringen zu können und zusätzliche Möglichkeiten für Änderungen schaffen.

Factbox

Firma:
 Heiling Milchtransporte GmbH

Inhaber:
 Alois Karl Heiling

Firmensitz:
 Weinberg 70
 8274 Buch/St. Magdalena
 Tel.: 03332/8180

Gründungs-jahr: 1965

Mitarbeiter: 15

Fuhrpark: 6 Milchsammelwägen, 2 Sattelzugmaschinen und Tankauflieger, 2 Kranwägen

Tätigkeitsfeld:
 Milchtransporte u. flüssige Lebensmittel



Ein gelungener Start – Nico Triller Transporte

Wenn Begeisterung und Freude als Antrieb dienen, ist ein erfolgreicher Start eines Unternehmens nahezu gewiss. Dies wird deutlich an dem jungen Unternehmen Nico Triller Transporte, das im vergangenen Jahr gegründet wurde. Der Gründer setzt mit großem Enthusiasmus seine Ziele um, und in Kombination mit seiner fundierten Ausbildung sind zukünftige Erfolge vorprogrammiert.

Nico Triller, Firmengründer von Nico Triller Transporte, ist ein leidenschaftlicher Stückguttransporteur, der in den Regionen Steiermark, Kärnten, Südburgenland, Oberösterreich und Slowenien für eine renommierte Linzer Tierfutterfirma tätig ist. An seinem Firmenstandort unterhält er einen Umschlagplatz, der sowohl als Dreh- und Angelpunkt, als auch der Zwischenlagerung dient.

Nico Triller zählt zu den Jungunternehmern, die wissen, was sie wollen.

Er erwarb sofort nach Abschluss der HAK in Feldbach den Lkw-Führerschein und absolvierte erfolgreich die Berufskraftfahrerausbildung. Seine Leidenschaft galt schon in jungen Jahren dem Lkw-Fahren und so nahm er bereits während der Schulzeit jede Gelegenheit wahr, um im Unternehmen von seinem Großvater, der ebenfalls ein Transportunternehmen besaß, mitzuhelfen. „Als mein Großvater beschloss in Pension zu gehen und mich fragte, ob ich an einer Weiterführung bzw. einer Übernah-

me seines Kundenstocks interessiert sei, brauchte ich nicht lange zu überlegen, sondern ergriff die Chance sofort“, erzählt der junge Transportunternehmer. Sein Großvater hatte 2002 ein Transportunternehmen gegründet und fuhr in den letzten Jahren für die Linzer Tierfutterfirma, für die nun Nico Triller tätig ist. Trotz Ruhestand steht ihm der Großvater stets hilfreich zur Seite.

Mit seiner soliden Ausbildung, den früh erworbenen Fahrerfahrungen

und einem klaren Interesse für die Branche, hat sich Nico Triller kontinuierlich und mit Begeisterung in die Verantwortung eingearbeitet. Die Möglichkeit, eigenverantwortlich und selbstständig zu arbeiten und seine bislang erworbenen Kenntnisse in der Praxis anzuwenden, machen seinen Beruf zur Passion. So erzählt er: „Es war anfangs nicht immer ganz einfach, aber ich habe mir ein effizientes Zeitmanagement erarbeitet und erkannt, welchen Vorteil es bringt, mit seinen Kunden zu reden, so löst sich manches Problem wie von selbst. Es war anfangs nicht immer leicht, ich musste in die Materie hineinwachsen, doch mein Großvater stand und steht mir jederzeit unterstützend mit Rat und Tat zur Seite. Das ist schon sehr beruhigend und hilfreich und ich bin ihm dafür wirklich unendlich dankbar. Seine vielen wertvollen Tipps, die er mir nie aufgedrängt hat, haben mir geholfen, fundierte Entscheidungen zu treffen. Sollte ich mal verhindert sein, springt mein Großvater ebenfalls für mich ein und das ist für einen Einzelunternehmer von unschätzbarem Wert.“

Die Hingabe zum Beruf und die Bereitschaft, Herausforderungen anzunehmen und aus allem zu lernen,

haben ihn durch die schwierige Anfangszeit geführt. Seine Erfahrungen reichen nun von der Automatisierung von Geschäftsprozessen bis zur sicheren Handhabung von rechtlichen und finanziellen Angelegenheiten.

Nachhaltigkeit ist auch für Nico Triller ein wichtiger Aspekt in seinem Unternehmen. Die erreicht er vor allem durch spritsparendes Fahren und die Vermeidung von Leerfahrten. Obwohl er offen für neue Möglichkeiten ist, steht die Anschaffung eines Elektro-Lkw aufgrund der aktuellen Reichweitenbeschränkungen und der von ihm zu fahrenden Touren derzeit nicht im Fokus seiner Überlegungen.

Nico Triller zeichnet sich durch seine Kundenorientierung und Begeisterung aus. Er geht aktiv auf die Wünsche seiner Kunden ein und setzt alles daran, sie bestmöglich zu erfüllen. Sein Engagement und die Freude an der Arbeit sind die Schlüsselkomponenten seines Erfolgs.

Mit seiner fundierten Ausbildung, Leidenschaft und der Unterstützung des Großvaters ist Nico Triller auf einem vielversprechenden Weg, sein Transportunternehmen erfolgreich zu führen und auszubauen.



© Fotos: Nico Triller Transporte

Wordrap



Inhaber Nico Triller im Interview

Warum macht Ihnen Ihr Beruf Spaß? Weil er extrem abwechslungsreich ist, langweilig wird mir dabei nie.

Wären Sie kein Frächter ... wäre ich Disponent.

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten ... würde ich regionale bzw. österreichische Frächter unterstützen, um gemeinsam gestärkt auftreten zu können.

Factbox

Firma:
Nico Triller Transporte

Inhaber:
Nico Triller

Firmensitz:
Grabersdorf 85
8342 Gnas
Tel.: 0664/59 67 907
n.triller@triller-transporte.at

Gründungsjahr: 2023

Mitarbeiter: 1

Fuhrpark: 1 Lkw

Tätigkeitsfeld:
Stückguttransport mit Hebebühne

Boxen stopp

Transporteure auf medialem Überholkurs

WKO-Eingang blockiert: Gewerkschaft und Klimabewegung fordern: „Güterverkehr auf Schiene bringen.“

Kritik an zu niedriger LKW-Maut: klimafreundlicher Schienenverkehr bleibt auf der Strecke, ausländischen Frächtern werden „die Reifen vergoldet“

(Wien/OTS) - Die Gewerkschaft vda richtet heute gemeinsam mit der Klimabewegung einen dringenden Appell an die Bundessparte Transport und Verkehr der WKO, sich im Sinne der Steuerzahler:innen für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene einzusetzen. Deswegen haben vda, Fridays for Future, Workers for Future und System Change not Climate Change heute Vormittag den Eingang der Wirtschaftskammer-Zentrale in Wien mit einem LKW blockiert und dort eine Protestkundgebung veranstaltet. Damit wiesen im Rahmen der Initiative „Unsere Bahnen“ auf die Macht der WKO-Frächterlobby hin, die mit Beginn 2024 eine Verbilligung der LKW-Maut erreicht hat und eine klimagerechte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene blockiert.

„Wir gehen nicht vor der WKO-Frächterlobby in die Knie. Die Wirtschaftskammer blockiert die dringende Güterverkehrswende – deswegen blockieren wir heute symbolisch die Wirtschaftskammer. Hinter dem WKO-Lobbying steckt auch Eigeninteresse: Alexander Klacska, der Obmann der Verkehrssparte besitzt selbst ein großes LKW-Frachtunternehmen und profitiert von den Steuer- und Mautprivilegien für den LKW-Verkehr. Wer darunter leidet, sind die transitgeplagte Bevölkerung, die Schienengüterverkehrsbranche, das Klima und wir alle als Steuerzahler*innen: Österreich lässt durch die viel zu niedrige Maut allein bis 2026 1,4 Milliarden Euro auf der Straße liegen. Die Bundesregierung hat den ausländischen LKW-Frächtern damit die Reifen vergoldet“, kritisiert Olivia Janisch von der Gewerkschaft vda.

„Weniger ist mehr – ganz besonders, wenn es um LKW-Transit geht! Angesichts der Klimakatastrophe können wir den endlosen LKW-Kolonnen auf unseren Straßen nicht weiter zusehen! System Change fordert stattdessen den Umstieg auf den Schienengüterverkehr. Transport muss von der Straße auf die Schiene kommen! Wir protestieren vor der WKO, weil sie der Bevölkerung aufgrund kurzfristiger Kapitalinteressen noch mehr LKW-Transit aufladen will!“, sagt Johannes Sailer von System Change not Climate Change.

„Der Straßenverkehr ist einer der Hauptversacher der österreichischen Emissionen. Dennoch ist der Güterverkehr auf der Straße seit 1990 um unglaubliche 123 Prozent gestiegen. Wenn es so weitergeht, wird Österreich seine Klimaziele krachend verfehlen. Neben Strafzahlungen in Milliardenhöhe bedeutet dies katastrophale Folgen für weite Teile der Gesellschaft. Deshalb brauchen wir jetzt politische Entscheidungen, die den Schienengüterverkehr priorisieren!“, sagt Teresa Tausch von Fridays for Future, die sich gemeinsam mit Kolleg:innen am heutigen Protest beteiligt hat.

Hintergrund: Mehr Informationen zur EU-Wegekostenrichtlinie, Berechnungen zu entgangenen Einnahmen für die öffentliche Hand und ein Vergleich der Rahmenbedingungen und Folgeschäden durch den Güterverkehr auf der Straße bzw. auf der Schiene findet sich in unserem Hintergrundpapier.

↑ **WKO-Eingang blockiert: Gewerkschaft und Klimabewegung fordern: „Güterbeförderung auf Schiene bringen.“**
OTS, 26.01.2024

WKÖ-Fachverbandsobmann Fischer: LKW-Fahrverbote beschränken unsere Betriebe und gefährden die Versorgungssicherheit

Utl.: Fachverband Güterbeförderungsgewerbe der Wirtschaftskammer Österreich spricht sich klar gegen LKW-Fahrverbot auf der A10 in Salzburg aus =

Wien (OTS) - Mit großer Sorge blickt das heimische Güterbeförderungsgewerbe auf das angedachte LKW-Fahrverbot auf der A10 zwischen dem Knoten Salzburg und dem Knoten Pongau, das sich aktuell in Begutachtung befindet. „Erhaltungsarbeiten für ein modernes und sicheres Straßennetz sind zwar notwendig und auch unterstützenswert, es müssen aber die langfristige Planung und damit auch die Planbarkeit im Vordergrund stehen. Ein Wildwuchs an Fahrverboten ist, gerade im hochrangigen Straßennetz, auf jeden Fall zu vermeiden“, erklärt Markus Fischer, Obmann des Fachverbands Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ).

Fachverband Güterbeförderung entschieden gegen jegliche Ausbeutung bei Paketzustellern

Bis zu 500.000 Pakete werden in Österreich pro Tag zugestellt - Enormes Wachstum bei Kleintransporteuren brachte auch schwarze Schafe mit sich

Wien (OTS) - Der Paket-Boom – vor allem um die Weihnachtszeit - ist für die Branche der Kleintransporteure deutlich spürbar, die Mehrbelastung entsprechend groß: Laut aktuellen Berechnungen werden 9 Millionen Geschenke in Österreich online bestellt. Kleintransporteure sind Grundversorger und System-Erhalter. Von pharmazeutischen Zustellungen für Apotheken und medizinischen Einrichtungen, über Essenslieferungen, bis zur Versorgung von Lebensmittelhandel und Geschäften sind sie aus der heimischen Wirtschaft – und auch Gesellschaft – nicht wegzudenken. Das enorme Wachstum stellt die Branche allerdings nicht nur um die Weihnachtszeit vor Herausforderungen: 2015 wurden in Österreich 140 Millionen Pakete zugestellt, im Vorjahr (2022) waren es schon 325 Millionen. Für heuer erwartet die Regulierungsbehörde RTR einen weiteren Zuwachs auf rund 351,5 Millionen (+8,4% zu 2022).

Zwtl.: Fachverbandsobmann Fischer und Branchensprecherin Pokorny fordern faire Vertragsverhältnisse

Um dem enormen Wachstum standzuhalten, mussten große Teile der Branche auch auf Subunternehmen setzen. „Wie in jeder stark wachsenden, flächendeckenden Branche gibt es auch bei den Paketzustellern schwarze Schafe und Negativbeispiele. Sie stehen aber nicht repräsentativ für die gesamte Branche“, so Markus Fischer, Obmann des Fachverbands Güterbeförderung in der WKO.

Zwtl.: Pokorny: Stellen uns als gesamte Branche entschieden gegen Ausbeutung

„Hunderttausende Pakete werden von rund 8.000 Kleintransporteur-Unternehmen in Österreich jeden Tag verlässlich zugestellt, dennoch berufen sich Außenstehende oft auf eine Handvoll von Negativbeispielen, um die Branche zu beschreiben“, so die Branchensprecherin für Kleintransporteure, Katarina Pokorny, die gleichzeitig betont: „Unzumutbare Arbeitsbedingungen und Vertragsverhältnisse dürfen wir natürlich nicht einfach zur Kenntnis nehmen. Als Interessenvertretung der gesamten Branche stellen wir uns entschieden gegen jegliche Ausbeutung.“

Zwtl.: Politik für Änderung der Rahmenbedingungen gefordert

Strukturelle Rahmenbedingungen zu schaffen, welche die Arbeit der Paketzusteller insgesamt erleichtern und verbessern, liegt allerdings klar in der Verantwortung der Politik. Überlegungen, ein eigenes Gütesiegel des Zentralverbands Spedition und Logistik einzuführen, kann Pokorny nicht nachvollziehen. „Es gibt bereits ein etabliertes Kleintransporteure (KT)-Gütesiegel. Wer Unternehmen mit diesem Gütesiegel beauftragt, kann Lohn- und Sozialdumping vermeiden“, so Pokorny.

Als Interessenvertretung aller Kleintransporteure und Botendienste unterstützt die Branchenvertretung schon jetzt alle Unternehmen der Branche mit Serviceleistungen und Informationen rund um Qualitätssicherung und Rechtssicherheit. (PWK472/DFS)

↑ **Fachverband Güterbeförderung entschieden gegen jegliche Ausbeutung bei Paketzustellern**
OTS, 18.12.2023

„Es kann nicht sein, dass immer der Schwerverkehr mit etwaigen Verboten das Nachsehen hat, während dem Individualverkehr freie Fahrt gelassen wird“, so Fischer. Das hochrangige Straßennetz wird zum Großteil aus Einnahmen der LKW-Maut finanziert, die Mauterlöse machten 2022 mit rund 1,677 Milliarden Euro mehr als die Hälfte der gesamten Asfinag-Umsatzerlöse aus. Gleichzeitig leidet der LKW-Verkehr weiter unter den meisten und größten Einschränkungen.

Zwtl.: Fahrverbote gefährden Infrastruktur und Versorgung

~
* Kurzfristige und unüberlegte Fahrverbote ziehen weitreichende Probleme mit sich: Die heimische Transport-Wirtschaft wird massiv beschränkt, in weiterer Folge ist dadurch auch die generelle Versorgungssicherheit gefährdet.
* Lieferketten werden gestört, was zu längeren Transportzeiten und höheren Kosten führt.
* Bei Betrieben, die auf Just-in-Time-Lieferungen angewiesen sind, kann es durch solche Verbote gar bis hin zu kompletten Produktionsausfällen kommen.

← **WKÖ-Fachverbandsobmann Fischer: Lkw-Fahrverbote beschränken unsere Betriebe und gefährden die Versorgungssicherheit**
OTS, 22.01.2024



32 Jahre KS Kraftwagen-Service - Planen Sie Ihre Zukunft mit uns!

Wirtschaftlichkeit und Wahl der richtigen Antriebs-Technologie stehen im Vordergrund betrieblicher Entscheidungen. Effizienz verbessern – Betriebskosten senken und Umwelt-Auswirkungen verringern.

Mit **FORD TRUCKS** und **IVECO** haben wir derzeit genau die richtigen Partner. Beide bieten sowohl innovative Antriebe wie Elektro- und Wasserstoffantrieb, CNG und LNG. Vorrangig jedoch sind im Nutzfahrzeugbereich noch immer Verbrenner-Motoren im Einsatz.

FORD TRUCKS hat mit dem **F-MAX** im Bereich der Sattelzugmaschinen einen sehr guten Marktstart hingelegt

– mit der **F-LINE** Schiene bietet man in Kürze auch Chassis-Fahrzeuge an. Für Infos steht Ihnen **F-Trucks Austria** unter **+43 505021-0** gerne zur Verfügung. Auch die **IVECO** Palette hat sich nun komplett erneuert – egal ob Daily – Eurocargo – S-Way X-Way oder T-Way – sämtliche Fahrzeuge bieten hohe Qualität zu niedrigen Preisen. Herr **Ronald Friedrich** unter **+43 676 88918650** berät Sie dazu gerne.

In Verbindung mit den Hersteller Wartungs- und Reparaturverträgen und der KS Kraftwagen-Service als Partner starten Sie in eine planbare Zukunft.

www.kskraftwagenservice.at
8321 St. Margarethen/R • Eicherweg 1 • T.: 03112/33 66-0



IVECO



Sharing the load



- Baggerarbeiten
- Transport-Schotter
- Kernbohrungen
- Abbrucharbeiten
- KFZ-Werkstätte

Tel.: 0664/50 32 130
Tel.: 0664/416 20 30

www.bvh-strempl.at



Neu bei uns
Hydraulikschläuche
nach Maß
anfertigen lassen



**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](https://www.winkler.com/teile)

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

winkler

Das passt.