

VOLLE FAHRT

VOL. 4 / 2024

Das Magazin der steirischen Frächter

*Frohe
Weihnachten!*



BITTE VORMERKEN!

**FACHGRUPPENTAGUNG AM
1. FEBRUAR 2025**

**PHYSIKER WERNER GRUBER
ERKLÄRT DEN LKW** SEITE 6

**ERGEBNIS
KV-VERHANDLUNGEN** SEITE 8



Merry Christmas



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

Ihr asko Team

**We insure
the World of Cargo.**

www.asko24.com

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

Die Nationalratswahl und die steirische Landtagswahl sind geschlagen und man wartet mit großer Spannung auf die Regierungsbildung. Ungeachtet dessen befinden wir uns von Seiten der Wirtschaft schon im nächsten Wahlkampf: Anfang März 2025 finden nämlich, wie alle 5 Jahre, die Wirtschaftskammerwahlen statt. Wir von Seiten der Güterbeförderung sind bereits gut für die Wahl aufgestellt, um wieder mit einer Stimme für die Transportwirtschaft sprechen zu können. Dabei ist es wichtig, dass man als Unternehmer und Güterbeförderer unbedingt von seinem Wahlrecht Gebrauch macht. Denn je höher die Wahlbeteiligung, desto mehr Gewicht hat man auch bei Verhandlungen – sowohl bei der regionalen Politik, wie auch im Bund. Für mich als amtierender Obmann für das steirische Güterbeförderungsgewerbe waren die vergangenen 5 Jahre eine Zeit großer Herausforderungen, da uns das Grüne Verkehrsministerium immer wieder ausgebremst hat. Dennoch konnten wir auch Teilerfolge einfahren, wie beispielsweise die Aussetzung der Mautvalorisierung für das laufende Kalenderjahr sowie die

Refundierung der Dieselmehrkosten durch den Energiekostenzuschuss oder die ausgezeichnete Resonanz unserer Tote-Winkel-Schulungen mit der Polizei bei knapp 30 steirischen Volksschulen. Auch konnten bei einigen regionalen Lkw-Fahrverboten der Giftzahn gezogen werden. Mein künftiges Team, das sich stark verjüngen wird, wird mit mir in die neue Periode gehen, und mit neuer Kraft werden wir für die Transportbranche weiterkämpfen. Gerne würde ich den eingeschlagenen Weg weiter mit euch gehen und für die steirischen Frächter da sein. Daher freue ich mich, wenn ich auch bei der nächsten Wahl wieder euer Vertrauen bekomme. Jede abgegebene Stimme ist wichtig. Bitte gehen auch Sie wählen und setzen damit ein Signal der Hoffnung.

Der WIFO Konjunkturtest Güterbeförderung jedenfalls bringt Lichtblicke. Zwar ergab die im Oktober 2024 stattgefundene Befragung in der Güterbeförderung eine verhaltene Zukunftseinschätzung, doch die Indikatoren sind wieder leicht optimistischer. Die Branche rechnet mit einem etwas größeren Preisanstieg als



Obmann Peter Fahrner

zuletzt. 6 von 10 Befragten bezeichnen den derzeitigen Auftragsbestand als ausreichend. Dies stellt einen Aufwärtstrend dar. Ebenso hat sich die Nachfrageerwartung verbessert (Details siehe Seiten 26/27). Es sieht so aus, als würde es wieder leicht bergauf gehen ...

In diesem Sinne, mit diesem optimistischen Blick, wünsche ich euch einen besinnlichen Advent, viel Freude beim Erledigen der Weihnachtseinkäufe, im Bewusstsein, dass erst wir Frächter diese Einkaufserlebnisse überhaupt ermöglichen, sowie ein frohes Fest, gesegnete Festtage und einen guten Rutsch in ein erfolgreiches 2025. Vielleicht besuchen Sie uns am 1. Februar 2025 noch vor der Wirtschaftskammer-Wahl am Nachmittag im Messecenter Graz bei unserer Fachgruppentagung. Ich würde mich freuen auch Sie begrüßen zu dürfen.

Euer Obmann
Peter Fahrner

Inhalt

Fachgruppe aktuell

Physiker Werner Gruber erklärt den Lkw und den Güterverkehr	6
---	---

Verkehrsinformation national

Digitaler Förderkompass	7
Ergebnis KV-Verhandlungen konzessionierte Güterbeförderung Arbeiter	8
Ergebnis KV-Verhandlungen konzessionierte Güterbeförderung/ Kleintransportgewerbe Angestellte	9
eCMR Informationsblatt	9
Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot	13
Längerer Zeitraum (56 + 1 Tage) für Mitführungspflicht der Fahrtenschreiberaufzeichnungen	13
Land Tirol: Dosiertage 1. Quartal 2025	13
Nähere Bestimmungen zu Transportfähigkeit, Transportmittel und zusätzliche Bedingungen für lange Beförderungen von Tieren	14
Mindestbodenfreiheit bei Sondertransporten	14

Verkehrsinformation international

Deutschland:	Kontrollen an allen Grenzen seit September 2024	16
Republik Kosovo/Serbien:	Aufhebung des Importverbots am Grenzübergang Merdare zu Serbien	16
Osterreich:	Vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen zur Slowakischen Republik und zur Tschechischen Republik	16
Vereinigtes Königreich:	Elektronische Einreisegenehmigung (ETA) für EU-Bürger ab April 2025	17
	Summarische Eingangsanmeldung seit 31. Oktober 2024	17
Niederlande:	Eröffnung einer neuen Autobahn – A24 – im Dezember 2024	18
	Einführung von Grenzkontrollen	18
Dänemark:	Kilometerabhängige Maut für Lkw ab 1. Januar 2025	18
Polen:	Neue mautpflichtige Straßenabschnitte seit November 2024	19
	Änderungen im SENT-System ab 1. Januar 2025	19
Frankreich:	Einführung von Grenzkontrollen seit November 2024	19
Litauen:	Obligatorische Vorregistrierung für alle Lkw, die Litauen über die EU-Außengrenze verlassen	20

Transport Service

Mobilitätspaket – Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union	20
Kommission beschloss zwei Verordnungen zur Änderung der AbfallverbringungsVO	24
WIFO Sonderauswertung Konjunkturtest – Auswertung Güterbeförderung Oktober 2024	26
Dr. Peter Tropper: Blick nach Brüssel: Lkw-Rückkehrpflichtung von EuGH aufgehoben!	28
Transporteure A-Z: Melden auch Sie sich an!	29
LKW FRIENDS on the Road – Der LKW braucht keine Werbung?	30
RA Mag. Rappold: „Weitblick?“	31
Elektromobilität – Fortschritt und Herausforderungen auf der Überholspur	32
Neues Service-Angebot der WKO Steiermark für Betriebsanlagengenehmigungen	34
Grundumlage	34
E-Zustellungen – USP Unternehmerserviceportal	34
Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex – Kleintransportgewerbe	37
Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich	37
Online-Lkw-Kalkulationstool inklusive Downloadmöglichkeit	37
Pfuscherbekämpfung: Meldungen online möglich	37

Boxen stopp

WKO-Benutzerverwaltung: www.meinwko.at	38
FRIENDS on the Road: Gemeinsames Auftreten ist das Gebot der Stunde – jetzt Logcom-Mitglied werden!	38
Toter Winkel – Firma Paltentaler Splitt- & Marmor GmbH schult Kinder	40
Bestandene Konzessionsprüfung	42
Termin: Fachgruppentagung 2025	43
Termin: Fachliche Vorbereitung auf die Eignungsprüfung im Güterbeförderungsgewerbe	44
Transportportrait: Engelbert Gräber Transport GmbH	46
Transportportrait: Sascha Hochreiter Transport GmbH	48
Transporteure auf medialem Überholkurs	50

Impressum: Volle Fahrt – Ausgabe 72
 Herausgeber: Fachgruppe f. d. Güterbeförderungsgewerbe, Redaktion: FG f. d. Güterbeförderungsgewerbe Steiermark, 8021 Graz, Körblergasse 111–113,
 Tel.: 0316/601-610, Fax: 0316/601-735, E-Mail: befoerderung.gueter@wko.at, Internet: http://wko.at/stmk.transporteure; TB © stock.adobe;
 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/ARTRige Bilder

Frohe Weihnachten und viel Erfolg für 2025!

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

Mit besten Grüßen
 Wirtschaftskammer Steiermark
 Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe



KR Peter Fahrner
 Obmann

DI Anja Krenn
 Geschäftsführerin

Julia Gerhold
 Lehrling

Pamela Prinz
 Assistenz

Mag. Corinna Wiesner
 Spartenreferentin

Mag. Nicole Körver-Hohenauer • Helmut Ofner
 Peter Allmer • Roland Amtmann • Ing. Herbert Brandl • Petra Bucher
 Ing. Hannes Buchhauser • Markus Enrico Grasmug • Franz Hierzmann • Dr. Johann Huber
 Herbert Friedrich Jerich • Christian Kaufmann • Alexander Krause • Josef Maier
 KR Johannes Matzhold • Horst Stefan Orthaber • Bernhard Pirker
 Ing. Markus Pototschnig • Isabella Rohrer MAS.MSc • Franz Schadler
 DI Gerhard Schauerl • DI Michael Zottler • Thomas Ernst Gruber • Gottfried Golob

Ausschussmitglieder

Der Lkw ist für's Christkind unterwegs!





Foto: © Minnowwerk

Physiker Werner Gruber erklärt den Lkw und den Güterverkehr

Die neue Image-Kampagne des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe setzt auf den renommierten Experten Werner Gruber, um auf humorvolle Weise und mit einfach verständlichen Fakten Einblicke in die Transportbranche zu gewähren und mit Gerüchten aufzuräumen, die die österreichweit rund 10.000 Transportunternehmen mit ihren 83.000 Mitarbeitern immer wieder belasten.

Am 6. November ist die Kampagne auf den Social-Media-Kanälen der Wirtschaftskammer angelaufen und wird in das nächste Jahr hineinlaufen. „Dabei wollen wir als Gruppe auf jene Güterbeförderungs-Themen aufmerksam machen, die in der Öffentlichkeit diskutiert werden und einen Blick auf unrichtige Argumente und falsche Gerüchte werfen und mit diesen aufräumen“, erläutert Peter Fahrner, Fachgruppenobmann der steirischen Transporteure. „Allerdings nicht mit erhobenem Zeigefinger, sondern augenzwinkernd, mit Humor und einfach verständlichen Fakten“, ergänzt Markus Fischer, Fachverbandsobmann der österreichischen Güterbeförderer und meint: „Werner Gruber ist dafür ein genialer Partner.“

Die Social Media Kampagne wird vorerst bis Ende Jänner 2025 laufen. Unter dem Motto „Vorrang Transport – Neue Erkenntnisse zum Thema Güterverkehr“ werden unter der Domain „vorrang-transport.at“ insgesamt 10 Videos ausgespielt:

1. Werner Gruber über Lärmschutz im Güterverkehr
2. Werner Gruber über neue Technologien im Güterverkehr
3. Werner Gruber über Sicherheit im Güterverkehr

4. Werner Gruber über saubere Motoren im Güterverkehr
5. Werner Gruber über Feinstaub im Güterverkehr
6. Werner Gruber über gegenseitiges Verständnis im Güterverkehr
7. Werner Gruber über HVO-Motoren im Güterverkehr
8. Werner Gruber über E-Fuels im Güterverkehr
9. Werner Gruber über das Bernoulli Prinzip im Güterverkehr
10. Werner Gruber über die 3,5 Tonnen Grenze für Kleintransporteure im Güterverkehr

Drei der Videos kann man bereits auf den Facebook-Plattformen „Austrotrucker“ und „Die Transporteure“ nachsehen.

Ziel der Kampagne ist, das Bild unserer Branche in der öffentlichen und veröffentlichten Meinung weiter zu schärfen. Mit Werner Gruber hat man einen österreichweit bekannten und anerkannten Experten, der sich nicht nur mit den Herausforderungen unserer Branche auskennt, sondern der sich mit jedem einzelnen Satz, den er in den Videos spricht, vollumfänglich identifiziert.

Die Branche hat sich in den letzten Jahren massiv weiterentwickelt. „Der stinkende LKW gehört längst der Vergangenheit an. Transportunter-

nehmer agieren innovativ, technisch überaus interessiert und technologieoffen. Und sie arbeiten unter strengen Auflagen. Viele Menschen wissen gar nicht, welche technischen Entwicklungsschritte wir als Branche – dank neuer Technologien der Fahrzeughersteller – bereits gegangen sind“, sind sich die beiden Obleute Fahrner und Fischer einig. Die Videos zeigen unter anderem unterschiedliche Antriebsformen, von E-Motoren über E-Fuels und HVO bis Wasserstoff, auf. Und die wird es laut Werner Gruber auch brauchen. Denn viele dieser Innovationen sind noch nicht serienreif oder in dem Umfang zugänglich, wie es notwendig wäre.

Die Transportwirtschaft begrüßt die neuen Entwicklungen, um den gesamten Straßenverkehr so rasch wie technisch und wirtschaftlich möglich zu de-fossilisieren. „Für unsere Branche geht es nicht um die Frage, ob Elektro-LKW oder Wasserstoff oder Verbrenner. Es geht um ein sowohl als auch und vor allem um eine permanente Weiterentwicklung aller Technologien.“ Anders werde es in den nächsten zehn bis 15 Jahren nicht umsetzbar sein, „weil uns überall die Rohstoffe dafür fehlen bzw. der jeweilige ‚Treibstoff‘ noch viel zu teuer ist“, konkretisiert Fischer.

Digitaler Förderkompass

Der digitale Förderkompass des BMK wurde überarbeitet und ist unter Förderkompass (foerderkompass.at) online abrufbar.

Der Förderkompass dient als unterstützendes Navigationsinstrument bei der Suche nach Förderungen für

Forschung und Technologie und wurde zuletzt um güterverkehrsrelevante Förderprogramme erweitert.

Zusätzlich finden Sie einen Informationstext zum digitalen Förderkompass auf der Homepage des BMK unter: <https://tinyurl.com/3j2tc2n7>



Ergebnis KV-Verhandlungen konzessionierte Güterbeförderung Arbeiter

Ergebnisprotokoll zu den KV-Verhandlungen vom 11. November 2024

Mitarbeiterprämie 2024:

- Der Zusatzkollektivvertrag (Mitarbeiterprämie 2024) wird wie vom Fachverband übermittelt, abgeschlossen.

Lohnrechtliche Vereinbarungen:

- Der KV-Mindestlohn (A. Stunden-, Wochen-, Monatslöhne 1-7) und B. Lehrlingseinkommen wird um 3,8 % erhöht.

Rahmenrechtliche Vereinbarungen:

- Artikel V, Punkt 5.: Durchrechnung der Normalarbeitszeit

„Die wöchentliche Normalarbeitszeit kann in einzelnen Wochen eines Durchrechnungszeitraumes von bis zu 26 Wochen auf höchstens 48 Stunden ausgedehnt werden, wenn innerhalb dieses Durchrechnungszeitraumes die wöchentliche Normalarbeitszeit 40 Stunden nicht überschreitet. Die tägliche Normalarbeitszeit beträgt maximal 10 Stunden.“

[...]

Für bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses bestehende Guthaben an Normalarbeitszeit gebührt kein Zuschlag. Bei Kündigung durch den Arbeitgeber bzw. ungerechtfertigter Entlassung gebührt ein Zuschlag von 50 %.

Die Änderungen treten mit 1. Jänner 2025 in Kraft.

Weitere Vereinbarungen:

- Aktuell gebührt das Tagesgeld pro

Kalendertag, wenn die Fahrtätigkeit oder die Abwesenheit vom Dienort mehr als drei Stunden beträgt. Um besser auf die betriebliche Praxis eingehen zu können, soll für die steuerliche Behandlung eine Wahlmöglichkeit zwischen Kalendertag und 24-Stunden-Zeitraum im Kollektivvertrag geschaffen werden. Die Steuer- und Abgabefreiheit soll zuvor durch Rücksprache mit dem BMF abgesichert werden. Sofern eine bejahende Stellungnahme des BMF vorliegt, werden die KV-Parteien eine entsprechende Textierung für eine Wahlmöglichkeit zwischen Kalendertag und 24-Stunden-Zeitraum erstellen, mit der die Steuer- und Abgabefreiheit gewährleistet wird. Es wird außer Streit gestellt, dass weiterhin folgende Regelung Bestand haben soll:

„Dauert die Fahrtätigkeit oder Abwesenheit vom Dienort mehr als drei Stunden, gebührt für jede angefangene Stunde 1/12 des Tagesgeldes; bis drei Stunden Fahrtätigkeit oder Abwesenheit vom Dienort gebührt kein Tagesgeld.“

- Zum Punkt „Einführung von Jubiläumsgeldern“ wird der FV eine Mitgliederbefragung durchführen. Vida wird einen konkreten Vorschlag übermitteln.
- Es wird klargestellt, dass im KV festgelegten Tages- und Nächtigungsgelder im Inland (Pkt. C 1.) sowie die Erschwernis-, Gefahren- und Schmutzzulagen (Pkt. D) per 1. Jänner 2026 analog der KV-Mindestlohnanpassung für das

Jahr 2026 im Rahmen der Kollektivvertragsverhandlungen 2025 für das Jahr 2026 angeglichen werden.

Bitte beachten Sie, dies gilt als Vorabinformation. Der KV ist erst rechtskräftig wenn er von beiden Seiten unterschrieben ist. Sobald dies erfolgt, werden wir Sie darüber informieren!

ACHTUNG: Alle Verhandlungsergebnisse sind vorläufig und erst mit beidseitiger Unterfertigung der Sozialpartner und Hinterlegung beim Bundeseinigungsamt wirksam. Die konkrete Ausformulierung der rahmenrechtlichen Anpassungen erfolgt in nächster Zeit.



Foto: © sungedfi/stock.adobe



Ergebnis KV-Verhandlungen konzessionierte Güterbeförderung/Kleintransportgewerbe Angestellte

Ergebnisprotokoll zu den KV-Verhandlungen vom 25. November 2024

ACHTUNG: Alle Verhandlungsergebnisse sind vorläufig und erst mit beidseitiger Unterfertigung der Sozialpartner und Hinterlegung beim Bundeseinigungsamt wirksam. Die konkrete Ausformulierung der rahmenrechtlichen Anpassungen erfolgt in nächster Zeit.

- **Mitarbeiterprämie 2024**
 - o Die Regelung zur Mitarbeiterprämie 2024 wird, wie vom Fachverband übermittelt abgeschlossen.
- **Rahmenrecht**
 - o Im KV wird eine Ermächtigung zum Abschluss einer Betriebsvereinbarung über eine Taggeldregelung gemäß § 3 Abs. 1 Z 16b EStG verankert:
 - o Wenn ein Betriebsrat eingerichtet ist, können Diätenregelungen in einer Betriebsvereinbarung geregelt werden.
 - o Auflösung des Dienstverhältnisses
 - o Für Dienstverhältnisse, die ab 1. Jänner 2025 begründet wer-

den, kann das Dienstverhältnis unter Einhaltung der gesetzlichen Kündigungsfrist durch Dienstgeberkündigung zu jedem 15. oder Letzten eines Kalendermonats beendet werden.

o Anrechnung von Vordienstzeiten für Dienstverhältnisse, die ab dem 1. Jänner 2025 begründet werden, beim Urlaubsanspruch in der Branche des Güterbeförderungsgewerbes im Ausmaß von zusätzlich höchstens 3 Jahren nach einer ununterbrochenen Beschäftigungsdauer von 2 Jahren. Für am 1. Jänner 2025 bestehende Dienstverhältnisse gilt für die gleiche Anrechnung eine Wartefrist von 2 Jahren für die zusätzliche An-

rechnung, sodass eine Anrechnung frühestens mit 1. Jänner 2027 für die betroffenen Dienstnehmer wirksam wird. Dadurch soll eine bessere Vorbereitung und Planung ermöglicht werden.

- **Gehaltsrecht**
 - o Die monatlichen KV-Mindestgehälter werden per 1. Jänner 2025 um 80 Euro (brutto) erhöht.
 - o Die Staffellung der Lehrlingseinkommen wird wie folgt angepasst:
 - o 40 % auf 45 % (im ersten Lehrjahr)
 - o 55 % auf 60 % (im zweiten Lehrjahr)
- Die Änderungen treten mit Wirkung ab 1. Jänner 2025 in Kraft.

eCMR Informationsblatt

Österreich hat das für die Verwendung eines elektronischen Frachtbriefs notwendige Zusatzprotokoll zur CMR (eCMR) ratifiziert. Dieses trat für Österreich am 4. November 2024 in Kraft. Seit diesem Zeitpunkt ist der eCMR dem physischen CMR-Frachtbrief gleichgestellt, wenn die

Anforderungen gemäß Zusatzprotokoll erfüllt sind.

Das bedeutet, dass seit 4. November 2024 die Möglichkeit besteht auch einen digitalen Frachtbrief (eCMR) zu verwenden. Eine Verwendungspflicht gibt es nicht. Es besteht auch weiter-

hin die Möglichkeit den „normalen“ CMR-Frachtbrief in Papierform zu verwenden. Dieser kann auch weiterhin beim Fachverband Güterbeförderung bestellt werden.

Das Informationsblatt ist auch auf der Website des Fachverbands online (<https://tinyurl.com/2uj5wb6d>).



Elektronischer Frachtbrief - eCMR

Österreich hat das für die Verwendung des eCMR notwendige Zusatzprotokoll zur CMR¹ ratifiziert. Dieses tritt für Österreich am 04.11.2024 in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt ist der eCMR dem physischen CMR-Frachtbrief gleichgestellt, wenn die Anforderungen gemäß Zusatzprotokoll erfüllt sind.

HINWEIS: Ab dem 4.11.2024 besteht die Möglichkeit auch einen digitalen Frachtbrief (eCMR) zu verwenden. Eine Verwendungspflicht gibt es nicht.

Anmerkung: Österreich hat die CMR in § 439a Unternehmensgesetzbuch (UGB) zusätzlich auch für rein nationale Sachverhalte für anwendbar erklärt.

Ein **elektronischer Frachtbrief** ist ein Frachtbrief, der als **elektronische Mitteilung** (= eine Information, die mit elektronischen, optischen, digitalen oder ähnlichen Mitteln erzeugt, versendet, empfangen oder gespeichert wird, so dass die mitgeteilte Information zur späteren Einsichtnahme zugänglich ist) ausgestellt wird - einschließlich der verbundenen Anhänge.

Wesentliche Inhalte:

Der elektronische Frachtbrief hat dieselbe Beweiskraft und entfaltet dieselben Wirkungen wie der „normale“ CMR-Frachtbrief in Papierform. Es gelten daher die Regelungen des CMR, insbesondere müssen die entsprechenden Angaben des Artikel 6 CMR enthalten sein:

Artikel 6

1. Der Frachtbrief muß folgende Angaben enthalten:
 - a) Ort und Tag der Ausstellung;
 - b) Name und Anschrift des Absenders;
 - c) Name und Anschrift des Frachtführers;
 - d) Stelle und Tag der Übernahme des Gutes sowie die für die Ablieferung vorgesehene Stelle;
 - e) Name und Anschrift des Empfängers;
 - f) die übliche Bezeichnung der Art des Gutes und die Art der Verpackung, bei gefährlichen Gütern ihre allgemein anerkannte Bezeichnung;
 - g) Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke;
 - h) Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes;
 - i) die mit der Beförderung verbundenen Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und andere Kosten, die vom Vertragsabschluß bis zur Ablieferung anfallen);
 - j) Weisungen für die Zoll- und sonstige amtliche Behandlung;
 - k) die Angabe, daß die Beförderung trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterliegt.
2. Zutreffendenfalls muß der Frachtbrief ferner folgende Angaben enthalten:
 - a) das Verbot umzuladen;
 - b) die Kosten, die der Absender übernimmt;
 - c) den Betrag einer bei der Ablieferung des Gutes einzuziehenden Nachnahme;
 - d) die Angabe des Wertes des Gutes und des Betrages des besonderen Interesses an der Lieferung;
 - e) Weisungen des Absenders an den Frachtführer über die Versicherung des Gutes;
 - f) die vereinbarte Frist, in der die Beförderung beendet sein muß;
 - g) ein Verzeichnis der dem Frachtführer übergebenen Urkunden.
3. Die Parteien dürfen in den Frachtbrief noch andere Angaben eintragen, die sie für zweckmäßig halten.

In Bezug auf die Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs müssen sich die an der Ausführung des Beförderungsvertrags interessierten Parteien gemäß Artikel 5 Zusatzprotokoll über ein Verfahren sowie deren Umsetzung zur Erfüllung der Anforderungen des Zusatzprotokolls sowie generell des Übereinkommens einigen.

Insbesondere im Hinblick auf

- a) die **Methode der Ausstellung und Übermittlung des elektronischen Frachtbriefs** an die berechtigte Partei
- b) die **Zusicherung, dass die Integrität des elektronischen Frachtbriefs gewahrt bleibt.**

Integrität liegt vor, wenn die Angaben, abgesehen von Zusätzen oder Änderungen, unverändert geblieben sind. In den nach dem Übereinkommen zulässigen Fällen können die Angaben im elektronischen Frachtbrief ergänzt oder verändert werden. Dies muss jedoch ersichtlich sein.
- c) die Art und Weise, auf welche die Partei, der die Rechte zustehen, die sich aus dem elektronischen Frachtbrief ergeben, diese **Berechtigung nachweisen kann**
- d) die Art und Weise der **Bestätigung der Ablieferung** beim Empfänger
- e) die **Verfahren für die Ergänzung oder Änderung** des elektronischen Frachtbriefs und
- f) die **Verfahren für eine etwaige Ersetzung** des elektronischen Frachtbriefs durch einen auf andere Weise ausgestellten Frachtbrief.

Die oben genannten Verfahren müssen im elektronischen Frachtbrief bezeichnet und leicht zu ermitteln sein.

Der elektronische Frachtbrief ist jedenfalls von den Parteien des Beförderungsvertrags mit Hilfe einer **zuverlässigen elektronischen Signatur** zu authentifizieren.

Gemäß Artikel 3 Zusatzprotokoll wird die Zuverlässigkeit einer Methode zur Erstellung der elektronischen Signatur vermutet, wenn die elektronische Signatur

- a) **ausschließlich dem Unterzeichner zugeordnet ist,**
- b) **die Identifizierung des Unterzeichners ermöglicht,**
- c) **mit Mitteln erstellt wird, die der Unterzeichner unter seiner alleinigen Kontrolle halten kann, und**
- d) **so mit den Daten, auf die sie sich bezieht, verknüpft ist, dass eine nachträgliche Veränderung der Daten erkannt werden kann.**

Der elektronische Frachtbrief kann auch durch eine andere Methode authentifiziert werden, die nach dem Recht des Staates, in dem der elektronische Frachtbrief ausgestellt worden ist, zulässig ist.

Die im elektronischen Frachtbrief enthaltenen Angaben sind nur berechtigten Parteien zugänglich zu machen. Allerdings müssen die Informationen auch für Aufsichtsorgane im Zuge von Kontrollen ohne ihr Zutun lesbar sein.

¹ Die CMR ist eine internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen.

**Vertragsstaaten:**

Mittlerweile sind 39 Staaten dem eCMR beigetreten, dh sie haben das Zusatzprotokoll bereits ratifiziert:

Armenien², Aserbaidschan, Belgien, Bulgarien, Dänemark (ohne die Färöer und Grönland), Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Islamische Republik Iran, Italien, Kirgisistan, Lettland, Litauen, Luxemburg, Republik Moldau, Niederlande (für das Königreich in Europa), Norwegen, Oman, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tadschikistan, Tschechien, Türkei, Turkmenistan, Ungarn³, Ukraine, Usbekistan, Vereinigtes Königreich, Weißrussland

Zusammenfassung:

- Die Nutzung eines eCMR-Frachtbriefes sowie die verwendeten Verfahren und deren Umsetzung erfordern stets eine Vereinbarung der am Beförderungsvertrag beteiligten Parteien.
- Die Anforderungen des Zusatzprotokolls sowie des CMR-Übereinkommens müssen erfüllt sein.
- Der eCMR-Frachtbrief ist von den Parteien des Beförderungsvertrages mit einer zuverlässigen elektronischen Signatur zu authentifizieren.
- Die verwendeten Verfahren haben die Integrität der enthaltenen Angaben zu gewährleisten.

Es bleibt den am Beförderungsvertrag beteiligten Parteien überlassen, welchen Anbieter sie verwenden, solange die Anforderungen an den eCMR erfüllt sind.

ACHTUNG: Eine verwendete Software für den eCMR muss in der Lage sein die Anforderungen an den elektronischen Frachtbrief zu erfüllen und gleichzeitig auch den entsprechenden Datenschutz zu gewährleisten.

Es besteht weiterhin die Möglichkeit den „normalen“ CMR-Frachtbrief in Papierform zu verwenden. Dieser kann beim Fachverband Güterbeförderung bestellt werden. Weitere Informationen finden Sie [hier](#).

Links:

- [Zusatzprotokoll zur CMR](#)
- [CMR](#)
- [Liste aller Vertragsstaaten](#)

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

Stand: Oktober 2024

² Armenien: Hinterlegung der Beitrittsurkunde am 8.10.2024 - Inkrafttreten nach 90 Tagen

³ Ungarn: Hinterlegung der Beitrittsurkunde am 28.8.2024 - Inkrafttreten nach 90 Tagen

BGBl. II Nr. 252/2024

Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot

Das BMK hat eine Verordnung über Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot im kombinierten Verkehr für Fahrten, die innerhalb eines Umkreises mit einem Radius von 65 km Luftlinie von und zu folgenden Bahnhöfen und Häfen durchgeführt werden, erlassen:

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| 1. Terminal Bludenz | 9. Terminal Wels |
| 2. Terminal Brennersee | 10. Terminal Wien Süd |
| 3. Terminal Graz Süd | 11. Terminal Wörgl |
| 4. Terminal Hall in Tirol | 12. Terminal Wolfurt |
| 5. Terminal Kapfenberg | 13. Hafen Enns |
| 6. Terminal Salzburg | 14. Hafen Krems |
| 7. Terminal St. Michael | 15. Hafen Linz |
| 8. Terminal Villach Süd | 16. Hafen Wien Freudenau |

Längerer Zeitraum (56 + 1 Tage) für Mitführungspflicht der Fahrtenschreiberaufzeichnungen

Ab dem 31. Dezember 2024 gilt für Fahrer die Pflicht, die Schaublätter des analogen Kontrollgeräts sowie handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrucke aus dem digitalen Kontrollgerät für den aktuellen Tag und die vorangegangenen 56 Tage mitzuführen.

Die Europäische Union hat im Juli 2020 ein Mobilitätspaket verabschie-

det, das unter anderem die Regeln für Fahrtenschreiber und die Einführung der neuesten Tachografengeneration sowie die Lenk- und Ruhezeiten modernisiert und erneuert hat. Einige dieser Bestimmungen hatten lange Übergangsfristen.

Nach Artikel 36 Absatz 1 und 2 müssen Fahrer nun die genannten Auf-

zeichnungen für den aktuellen Tag und die vorangegangenen 56 Tage bei sich führen (bisher 28 Tage). Für hauptberufliche Fahrer mit digitalen Fahrtenschreibern ändert sich im Alltag kaum etwas, da die Daten auf der Fahrerkarte gespeichert sind.

Diese Bestimmung tritt am 31. Dezember 2024 in Kraft.

Land Tirol: Dosiertage 1. Quartal 2025

Für das erste Quartal 2025 sind 7 Dosiertage eingeplant worden, die Tage für das 2. Quartal werden zeitgerecht nachgemeldet.

Im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Neubau der Luegbrücke auf der A 13 Brenner Autobahn hat der Autobahnbetreiber ASFINAG ein umfangreiches Maßnahmenpaket erstellt. Sobald die Planungen dafür abgeschlossen sind, können auch die weiteren Lkw-Dosierungen für das Jahr 2025 festgelegt und kommuniziert werden.

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 Tage an welchen dosiert wird, finden Sie auf der Website der Tiroler

Landesregierung unter:
<https://tinyurl.com/3xjrvkwc>



Veröffentlichung im BGBl – Verordnung

Nähere Bestimmungen zu Transportfähigkeit, Transportmittel und zusätzliche Bedingungen für lange Beförderungen von Tieren

Am 19. September 2024 wurde im BGBl. II Nr. 254/2024 die Verordnung „Nähere Bestimmungen zu Transportfähigkeit, Transportmittel und zusätzliche Bedingungen für lange Beförderungen von Tieren“ veröffentlicht.

Die Verordnung enthält detaillierte Bestimmungen zur Transportfähigkeit und den Transportmitteln für lange Tiertransporte (Transporte mit einer Beförderungsdauer von über acht Stunden). Sie legt fest, dass Tiere während des Transports Zugang zu Wasser und Elektrolytlösungen haben müssen, dass nicht entwöhnte Kälber regelmäßig gefüttert werden müssen und regelt die Anforderungen an Tränkevorrichtungen (§ 3). Weiters finden sich Bedingungen

für Transporte in Drittstaaten u. a. für Plausibilitätskontrolle (§ 4), beim Verladen der Tiere (§ 5) sowie der Dokumentation nach Ende des Transports (§ 6).

Für Langstreckentransporte gelten zusätzlich bestimmte Temperaturregelungen (§ 4 Abs. 5): Diese umfassen weitgehend die Vorgaben des bereits gültigen „Hitzeerlass“, der wiederum auf Bestimmungen in der Tiertransportverordnung (VO (EU) 1/2005) beruht. Das bedeutet, dass die Innentemperatur des Transportfahrzeugs bei Langstreckentransporten zwischen 5°C und 30°C (mit einer Toleranz von +/- 5°C) liegen muss. Die Verladung und der Transport sind nur bei Außentemperaturen von unter 30°C durchzuführen oder

ein vollklimatisiertes Transportmittel zu verwenden. Bei unter 5°C sind die Tiere vor Fahrtwind zu schützen (z. B. durch Schließen der Lüftungsklappen).

Die Verordnung ist mit 20. September 2024 in Kraft getreten. Eine Übergangsfrist gibt es für Bestimmungen des § 3: Die Anforderungen an die Transportmittel treten erst mit 1. Juli 2025 in Kraft, damit Umbaumaßnahmen an Transportfahrzeugen durchgeführt werden können.

Weitere Informationen (FAQ zur Tiertransportverordnung) finden Sie auch auf der Kommunikationsplattform Verbraucher:innengesundheit des Gesundheitsministeriums unter: <https://tinyurl.com/u7dwcknk>.

Mindestbodenfreiheit bei Sondertransporten

Das BMK stellt Folgendes klar: Die Mindestbodenfreiheit richtet sich grundsätzlich nach der Genehmigung des Fahrzeuges. Es gibt Fahrzeuge, die mit einer „geringen“ Bodenfreiheit (weniger als 7 cm) genehmigt werden.

Wenn ein Fahrzeug mit einer bestimmten Bodenfreiheit genehmigt wird, darf es auch so auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden. Das gilt auch für Fahrzeuge, die „absenkbar“ sind bzw. im „abgesenkten“ Zustand verwendet werden. Aus Sicht des BMK dürfen Fahrzeuge mit „geringer“ Bodenfreiheit (we-



niger als 7 cm) im genehmigten Zustand auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden.

Um allfälligen Problemen bei Kontrollen vorzubeugen, wird ab Anfang März 2025 bei Fahrzeugen, deren

Mindestbodenfreiheit geringer als 7 cm ist, die Bodenfreiheit in die Sondertransport-Bewilligung aufgenommen.

Bei diesen Fahrzeugen ist die Mindestbodenfreiheit im SOTRA-Antrag anzugeben.

Foto: © emar guabchi/stock.adobe

Frohe Feiertage!



Wir danken für die gute Zusammenarbeit, wünschen ein erfolgreiches Jahr 2025 und freuen uns auf ein Wiedersehen!

C95/D95 Trainings in ganz Österreich, jederzeit möglich. Praxisnah und praxisorientiert.

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



Deutschland: Kontrollen an allen Grenzen seit September 2024

Das Bundesinnenministerium des Inneren und für Heimat hat die Anordnung von vorübergehenden Binnengrenzkontrollen an den Landgrenzen zu Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden, Belgien und Dänemark für die Dauer von sechs Monaten bei der Europäischen Kommission notifiziert.

Damit werden seit dem 16. Sep-

tember 2024 an allen deutschen Landgrenzen vorübergehende Binnengrenzkontrollen möglich sein. So besteht an allen deutschen Landgrenzen das gesamte Bündel an stationären und mobilen grenzpolizeilichen Maßnahmen einschließlich der Möglichkeit von Zurückweisungen nach Maßgabe des europäischen und nationalen Rechts.

An der deutschen Landgrenze zu Ös-

terreich waren die temporären Binnengrenzkontrollen aktuell bis zum 11. November 2024 angeordnet, an den Landgrenzen zur Schweiz, zur Tschechischen Republik und zur Republik Polen läuft die Anordnung derzeit bis zum 15. Dezember 2024. Diese vorübergehenden Binnengrenzkontrollen sollen ebenfalls darüber hinaus verlängert und die Zeiträume angeglichen werden.



Republik Kosovo/Serbien: Aufhebung des Importverbots am Grenzübergang Merdare zu Serbien

Die Entscheidung der kosovarischen Regierung, das seit Juli 2023 bestehende Importverbot (aus angeblichen „Sicherheitsgründen“) am Grenzübergang zu Serbien (Merdare) aufzuheben, bringt Erleichterungen im Warenverkehr mit sich, jedoch

werden strengere Kontrollen für Lkw an der Grenze eingeführt.

Auch andere Grenzübergänge zwischen Serbien und der Republik Kosovo sollen für den Lkw-Verkehr geöffnet werden, sobald moderne Scanner zur Durchleuchtung der

Fahrzeuge verfügbar sind, die von Deutschland, den USA und der EU bereitgestellt werden. Dies könnte jedoch noch einige Monate dauern.

Die neue Regierungsentscheidung könnte den Handelsverkehr mittelfristig wieder erleichtern.



Österreich: Vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen zur Slowakischen Republik und zur Tschechischen Republik

Zur Gewährleistung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit dürfen in der Zeit vom 16. Oktober 2024, 00.00 Uhr, bis 15. April 2025, 24.00 Uhr, die Binnengrenzen zur Slowakischen Republik im Verkehr

zu Lande und zu Wasser und zur Tschechischen Republik im Verkehr zu Lande nur an Grenzübergangsstellen überschritten werden.

278. Verordnung über die vorübergehende Wiedereinführung von Grenz-

kontrollen an den Binnengrenzen zur Slowakischen Republik und zur Tschechischen Republik.

Diese Verordnung tritt mit Ablauf des 15. April 2025 außer Kraft.



Vereinigtes Königreich: Elektronische Einreisegenehmigung (ETA) für EU-Bürger ab April 2025

Ab dem 2. April 2025 benötigen EU-Bürger für die Einreise in das Vereinigte Königreich eine elektronische Einreisegenehmigung (Electronic Travel Authorisation, ETA). Berechtigte Europäer können ab dem 5. März 2025 einen Antrag stellen.

Eine ETA kostet 10 £ und erlaubt mehrere Reisen nach Großbritannien von jeweils bis zu sechs Monaten innerhalb von zwei Jahren oder bis zum Ablauf des Reisepasses des Inhabers – je nachdem, was früher eintritt. Reisepässe müssen weiterhin vorgelegt werden.

ETA gilt für:

- Besuche von bis zu 6 Monaten für Tourismus, Besuche bei Familie und Freunden, Geschäftsreisen

- oder Kurzzeitstudien
- Aufenthalte von bis zu 3 Monaten mit dem Creative-Worker-Visum
- Aufenthalte für eine genehmigte bezahlte Beschäftigung
- Transit durch das Vereinigte Königreich – auch wenn Sie nicht durch die britische Grenzkontrolle gehen

Auswirkungen auf den Güterverkehr

Für Lkw-Fahrer und Transportunternehmen bedeutet dies einen zusätzlichen administrativen Aufwand. Es ist ratsam, die ETA rechtzeitig zu beantragen, um Verzögerungen oder Probleme bei der Einreise zu vermeiden.

Empfehlungen für Transportunternehmen

- nach
- Großbritannien (England, Schottland und Wales)
- Nordirland von Großbritannien aus
- Nordirland von außerhalb der EU transportieren.

Seit dem 31. Oktober 2024 ist die Abgabe einer summarischen Eingangsanmeldung (Safety and Security declarations) für Waren aus der EU verpflichtend. Bisher waren Einfuhren aus der EU von dieser Anforderung ausgenommen.

Die summarische Eingangsanmeldung ist vor dem Verbringen von Waren abzugeben, wenn Sie Waren

- Informieren Sie Ihre Fahrer frühzeitig über die neue Regelung.
- Planen Sie die Beantragung der ETA für Ihre Fahrer im Voraus ein.
- Behalten Sie mögliche Änderungen oder Aktualisierungen der Regelung im Auge.
- Es ist wichtig zu beachten, dass diese Regelung Teil einer breiteren Entwicklung ist, bei der auch die EU plant, ein ähnliches System (ETIAS) für Besucher aus Drittstaaten einzuführen. Dies könnte in Zukunft auch Auswirkungen auf britische Lkw-Fahrer haben, die in die EU einreisen.

Weitere Informationen und Hinweise zur Beantragung finden Sie unter dem nachstehenden Link: <https://tinyurl.com/9tacw26c>



Vereinigtes Königreich: Summarische Eingangsanmeldung seit 31. Oktober 2024

- nach
- Großbritannien (England, Schottland und Wales)
- Nordirland von Großbritannien aus
- Nordirland von außerhalb der EU transportieren.

Seit dem 31. Oktober 2024 ist die Abgabe einer summarischen Eingangsanmeldung (Safety and Security declarations) für Waren aus der EU verpflichtend. Bisher waren Einfuhren aus der EU von dieser Anforderung ausgenommen.

Die summarische Eingangsanmeldung ist vor dem Verbringen von Waren abzugeben, wenn Sie Waren

an der Grenze abgegeben werden. Die Anmeldung kann jederzeit geändert werden, bis die Waren an der Grenze des Vereinigten Königreichs ankommen, wenn sich Informationen ändern, z. B. die Menge der Waren oder der Zeitpunkt der Seeüberquerung.

Weitere Informationen finden Sie unter dem nachstehenden Link: <https://shorturl.at/4RC9a>



Niederlande: Eröffnung einer neuen Autobahn – A24 – im Dezember 2024

Am 7. Dezember 2024 wurde die Verbindung A24/Blankenburg eröffnet. Diese neue Autobahn verbindet die A15 bei Rozenburg und die A20 bei Vlaardingen und soll den Verkehrsfluss in der Region Rotterdam verbessern. Es handelt sich um eine gebührenpflichtige Straße ohne Mautstellen.

Für die Bezahlung stehen zwei Methoden zur Verfügung:

- Melden Sie sich für die automatische Zahlung an.
- Entscheiden Sie sich nicht für die automatische Zahlung? Dann müssen Sie jede Mautfahrt selbst online bezahlen.

Weitere Informationen finden Sie unter: <https://www.e-tol.nl/de/>



Niederlande: Einführung von Grenzkontrollen

Die niederländische Regierung führt seit dem 9. Dezember 2024 und bis zum 8. Juni 2025 Grenzkontrollen im Rahmen des Schengener Abkommens durch.

Der Schwerpunkt liegt auf den Landgrenzen zu Belgien und Deutschland. An den Häfen sind keine Grenzkontrollen angekündigt.

Durchführung der Kontrollen: Die Kontrollen werden nicht systematisch und risikobasiert sein, wobei technische Hilfsmittel eingesetzt

werden, um Fahrzeuge und Personen gezielt zu kontrollieren.

- Es gibt keine festen Kontrollpunkte, sondern flexible/mobile Kontrollen, die eine normale Nutzung der bestehenden Grenzübergänge ermöglichen.
- Es wird keine Geschwindigkeitsbeschränkungen an den Grenzen geben, es sei denn, dies ist absolut notwendig.

Der Schwerpunkt wird auf der Überprüfung der Identität und des Aufenthaltsstatus von Personen liegen,

die die Grenze überschreiten. Der niederländische Transportverband TLN vertritt den Standpunkt, dass der professionelle Güterverkehr davon nicht betroffen sein sollte. Daher schlug TLN vor, grüne Fahrspuren mit beschleunigten Kontrollen für den Güterverkehr einzurichten, falls es zu Verzögerungen aufgrund möglicher langer Staus kommt. TLN betonte auch, dass die ohnehin knappen Parkplätze für die Fahrer freigehalten werden sollten, damit sie ihre vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten können.



Dänemark: Kilometerabhängige Maut für Lkw ab 1. Januar 2025

Ab 1. Januar 2025 gilt eine kilometerabhängige Maut für Lkw ab 12 t höchstzulässigem Gesamtgewicht. Dänemark wird zum gleichen Zeitpunkt aus dem Eurovignettensystem aussteigen. Derzeit ist es noch ein Partner der Eurovignetten-Kooperation mit den Niederlanden, Luxemburg und Schweden.

Ab 2027 werden alle Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen mautpflichtig. Mit der Änderung passt Dänemark sein Mautsystem an die reformierte EU-Wegekostenrichtlinie an, die eine CO₂-Differenzierung vorsieht. Der Mautsatz pro Kilometer wird von der CO₂-Emissionsklasse sowie dem höchstzulässigem Gesamtgewicht des Kraftfahrzeugs abhängen.

Wenn Sie mit Ihrem Lkw die Storebæltsbroen (Brücke über den Großen Belt) oder die Öresundbrücke befahren, fallen außer der bereits üblichen Brückenmaut, keine zusätzlichen Gebühren an. Weitere Informationen finden Sie auf folgender Website: <https://vejafgifter.dk/de/>.



Polen: Neue mautpflichtige Straßenabschnitte seit November 2024

Seit 1. November 2024 wurden neue mautpflichtige Straßenabschnitte in das e-TOLL-System aufgenommen. Einzelheiten sind auf der Website des eToll-Betreibers zu finden – <https://tinyurl.com/yj3w4nvf>.



Polen: Änderungen im SENT-System ab 1. Januar 2025

Das polnische Überwachungssystem SENT dient derzeit dazu, Transporte bestimmter Warenkategorien zu kontrollieren. In Kürze werden neue Verpflichtungen für Beförderer im Zusammenhang mit dem SENT-System eingeführt. Die Pflicht zur Meldung von Gütertransporten auf der Straße im SENT-System wurde für Güterkraftverkehrsunternehmen, die nicht in einem Mitgliedstaat der EU oder der EFTA niedergelassen sind, am 1. November 2024 eingeführt. Güterverkehrsunternehmen mit Sitz außerhalb der EU und der EFTA bei der Durchführung eines grenzüberschreitenden Güterverkehrs oder einer Kobotage sind verpflichtet, den Transport auf dem polnischen Gebiet über das SENT-System zu melden.

- Wann:
- aufgrund einer Genehmigung für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr;
 - aufgrund einer multilateralen ECMT-Genehmigung;
 - ohne Genehmigung – liberalisierter Verkehr auf der Grundlage bilateraler Verträge mit der Republik Polen oder Beförderungen, die keiner Genehmigung bedürfen, wie z. B. im Rahmen des Abkommens zwischen der Ukraine und der Europäischen Union vom 29. Juni 2022 über den Güterkraftverkehr;

Diese Verpflichtung muss vor dem Beginn des Transports auf dem Gebiet der Republik Polen erfüllt werden. Infolge der Meldung bekommt das Unternehmen eine 10 Tage gültige Referenznummer.

Ab dem 1. Jänner 2025 sind von dieser Regelung auch Beförderer aus allen EU- und EFTA-Mitgliedsstaaten betroffen, die auf dem Gebiet Polens Straßentransporte in ein Nicht-EU-Land oder aus einem Nicht-EU-Land auf der Grundlage einer Genehmigung durchführen, die

nach den Bestimmungen eines internationalen Abkommens zwischen Polen und diesem Land erforderlich ist.

Wichtig: Während des gesamten Transportvorgangs, muss das Unternehmen sicherstellen, dass die Live-Ortsdaten des Fahrzeugs über ein GPS-Gerät oder über eine App übertragen werden. Für die Übertragung der Ortsdaten an das SENT-System gibt es folgende Möglichkeiten:

- e-TOLL App – zum Herunterladen im App Store oder Google Play,
- On-Board-Unit (OBU-Boardgerät) – erhältlich bei einer e-TOLL-Kundendienststelle,
- externes Ortungssystem (ZSL) – es muss geprüft werden, ob das bereits im Fahrzeug installierte ZSL-System mit dem polnischen e-TOLL-System kompatibel ist.

Weitere Informationen finden Sie auf folgender Website: <https://tinyurl.com/5x6wbphr>



Frankreich: Einführung von Grenzkontrollen seit November 2024

Frankreich führt seit 1. November 2024 bis zum 30. April 2025 an seinen Grenzen zu Belgien, Luxemburg,

der Schweiz und Spanien wieder Grenzkontrollen durch. Die Kontrollen werden nicht regelmäßig durchgeführt.



Litauen: Obligatorische Vorregistrierung für alle Lkw, die Litauen über die EU-Außengrenze verlassen

Um die Lkw-Warteschlangen an den Grenzkontrollstellen an der litauischen Grenze zu regulieren, wird seit 1. Dezember 2024 eine Vorregistrierung für alle Lastkraftwagen durchgeführt, die Litauen über die Außengrenze der Europäischen Union (EU) nach Weißrussland oder Russland verlassen.

Aus diesem Grund müssen alle Lastkraftwagen vor der Ankunft an der

Grenzkontrollstelle im Warteschlangenmanagement-Informationssystem (EVIS) registriert werden.

Lastkraftwagen können vorab online in EVIS registriert werden:

<https://www.ltborder.lt>,

<https://www.ltsiena.lt> oder bei der Ankunft im Wartebereich an der Grenzkontrollstelle.

Die Gebühr für die EVIS-Registrie-

rung beträgt 5 Euro. Das Parken in den Wartebereichen vor den Grenzkontrollstellen Kybartai, Merdininkai und Šalčininkai ist bis zu einer Stunde gebührenfrei, danach werden 12 Euro pro Fahrzeug und Tag berechnet.

Nur Fahrzeuge, die aus dem Wartebereich abgerufen werden, dürfen die Grenzkontrollstelle passieren.

Mobilitätspaket – Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union

EuGH-Urteil zum EU-Mobilitätspaket bestätigt jahrelangen Kampf gegen Sozialdumping – einzig bei der Rückkehrpflicht für Fahrzeuge muss die Politik schnell nachbessern!

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat die Klagen gegen das EU-Mobilitätspaket abgewiesen, soweit sie sich nicht gegen die Verpflichtung betreffend der Rückkehr der Fahrzeuge (alle 8 Wochen) richten. Damit bestätigt das EuGH-Urteil im Grundsatz die langjährige Arbeit im Kampf gegen Sozialdumping und für faire Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehr! Einzig bei der Rückkehrpflicht für Fahrzeuge muss die Politik jetzt schnell nachbessern!

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. begrüßt grundsätzlich das Urteil des EuGH, mit dem mit einer Ausnahme alle Klagen von sieben Mitgliedsstaaten gegen das sog. EU-Mobilitätspaket abgewiesen wurden. Er hat insbesondere klargestellt, dass die EU-Dienstleistungsfreiheit nicht unbeschränkt gilt und Transportdienst-

leistern für das dauerhafte Erbringen von Leistungen in anderen EU-Mitgliedsstaaten die Freiheit zur Niederlassung über Tochtergesellschaften offensteht. Der Verband sieht darin die Bestätigung seines langjährigen Einsatzes für mehr Wettbewerbsgleichheit und für den Kampf gegen Sozialdumping im europäischen Straßengüterverkehr.

Bedauerlicherweise hat das Gericht jedoch die Verpflichtung aufgehoben, dass Fahrzeuge spätestens alle acht Wochen in den Niederlassungsstaat zurückkehren müssen. Laut Pressemitteilung des EuGH habe der Unionsgesetzgeber nicht dargetan, dass er über ausreichende Informationen verfügte, die es ihm ermöglichte, die Verhältnismäßigkeit dieser Maßnahme zu beurteilen. Der BGL fordert deswegen die Europäische Kommission auf, nach einem „Impact Assessment“ (Studie über die Auswirkun-

gen) so schnell wie möglich einen Gesetzesvorschlag vorzulegen, damit die EU-Gesetzgeber (Rat und Europäisches Parlament) die Rückkehrpflicht wieder zu einem Bestandteil des Mobilitätspakets machen können. BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt: „Jetzt muss der Unionsgesetzgeber rasch nachjustieren und besser begründen, weshalb dieser Punkt für die Wirksamkeit des Gesamtpaketes unerlässlich ist. Denn angesichts der zahlreichen dauerhaft im EU-Ausland stationierten Lkw-Flotten bleibt hier ein Einfallstor für Missbrauch und unfaire Wettbewerbspraktiken offen. Diese Flanke muss durch die Politik zügig geschlossen und die Verhältnismäßigkeit der Rückkehrpflicht klar begründet werden. Im Übrigen wird es für alle Mitgliedsstaaten jetzt darauf ankommen, das Mobilitätspaket durch effektive Kontrollen in die Praxis umzusetzen.“



PRESSEMITTEILUNG Nr. 173/24

Luxemburg, den 4. Oktober 2024

Urteil des Gerichtshofs in den verbundenen Rechtssachen C-541/20 bis C-555/20 | Litauen u. a. / Parlament und Rat (Mobilitätspaket)

Der Gerichtshof bestätigt weitgehend die Gültigkeit des Mobilitätspakets

Er erklärt jedoch die Verpflichtung für nichtig, wonach die Fahrzeuge alle acht Wochen zur Betriebsstätte des Verkehrsunternehmens zurückkehren müssen, da der Unionsgesetzgeber nicht dargetan hat, dass er über ausreichende Informationen verfügte, die es ihm ermöglichten, die Verhältnismäßigkeit dieser Maßnahme zu beurteilen

Litauen, Bulgarien, Rumänien, Zypern, Ungarn, Malta und Polen¹ haben beim Gerichtshof Nichtigkeitsklagen gegen das Mobilitätspaket² erhoben, das im Jahr 2020 vom Unionsgesetzgeber, d. h. vom Parlament und vom Rat³, erlassen wurde.

Diese Mitgliedstaaten wenden sich insbesondere gegen

1. das Verbot für Fahrer, ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit⁴ oder ihre Ausgleichsruhezeit⁵ im Fahrzeug zu verbringen⁶;
2. die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen, die Arbeit ihrer Fahrer so zu planen, dass diese in der Lage sind, während der Arbeitszeit⁷ alle drei oder vier Wochen⁸ zur Betriebsstätte des Unternehmens oder zu ihrem Wohnsitz zurückzukehren, um dort mindestens ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder ihre Ausgleichsruhezeit zu beginnen oder zu verbringen;
3. die Vorverlegung⁹ des Zeitpunkts des Inkrafttretens der Verpflichtung zum Einbau intelligenter Fahrtenschreiber der zweiten Generation sowie allgemein die Festlegung des Zeitpunkts des Inkrafttretens des oben genannten Verbots und der oben genannten Verpflichtung;
4. die Verpflichtung, wonach Fahrzeuge, die in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetzt werden, alle acht Wochen zu einer der Betriebsstätten im Niederlassungsmitgliedstaat des betreffenden Verkehrsunternehmens zurückkehren müssen;
5. die Wartezeit von vier Tagen, in der (gebietsfremde) Kraftverkehrsunternehmen nach einem Kabotagezyklus¹⁰ in einem Aufnahmemitgliedstaat nicht berechtigt sind, Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug im selben Mitgliedstaat durchzuführen;
6. die Einstufung der Kraftfahrer als „entsandte Arbeitnehmer“, wenn sie Kabotagebeförderungen, Beförderungen von einem Mitgliedstaat in einen anderen, von denen keiner der Niederlassungsmitgliedstaat des Verkehrsunternehmens ist (sogenannte „Beförderungen im Dreiländerverkehr“)¹¹, oder bestimmte Beförderungen im kombinierten Verkehr¹² durchführen, so dass ihnen die im Aufnahmemitgliedstaat geltenden Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, insbesondere hinsichtlich des Entgelts, zugutekommen¹³.

Mit seinem Urteil von heute weist der Gerichtshof die Klagen ab, soweit sie sich nicht gegen die Verpflichtung betreffend die Rückkehr der Fahrzeuge richten, die er für nichtig erklärt¹⁴. Das Parlament und der Rat haben nämlich nicht dargetan, dass sie beim Erlass dieser Maßnahme über ausreichende Informationen verfügten, die es ihnen ermöglichten, die Verhältnismäßigkeit dieser Maßnahme zu beurteilen.

Im Übrigen weist der Gerichtshof das Vorbringen der klagenden Mitgliedstaaten zurück, das insbesondere die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und der Gleichbehandlung, das Diskriminierungsverbot, die gemeinsame Verkehrspolitik, den freien Dienstleistungsverkehr, die Niederlassungsfreiheit, den freien Warenverkehr, die Grundsätze der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes sowie den Umweltschutz betrifft. Nach seiner Auffassung hat der Unionsgesetzgeber die Grenzen seines weiten Gestaltungsspielraums in diesem Bereich nicht offensichtlich überschritten.

Für den freien Dienstleistungsverkehr im Bereich des Verkehrs gilt eine Sonderregelung. Die Verkehrsunternehmen haben nämlich nur insoweit ein Recht auf freien Dienstleistungsverkehr, als ihnen dieses Recht durch vom Unionsgesetzgeber erlassene Maßnahmen wie die des Mobilitätspakets eingeräumt wurde. Im Übrigen verbietet dieses Maßnahmenpaket es den Verkehrsunternehmen nicht, von der Niederlassungsfreiheit durch die Gründung von Tochtergesellschaften in den Mitgliedstaaten, in denen sie Beförderungen durchführen wollen, Gebrauch zu machen und sich auf diese Weise näher an der tatsächlichen Nachfrage nach ihren Dienstleistungen zu orientieren.

Der Gerichtshof entscheidet ferner, dass der Unionsgesetzgeber mit dem Mobilitätspaket die Wahrung eines neuen Gleichgewichts zwischen den verschiedenen betroffenen Interessen beabsichtigt hat, nämlich insbesondere dem Interesse der Kraftfahrer, in den Genuss besserer sozialer Arbeitsbedingungen zu kommen, und dem Interesse der Arbeitgeber, ihre Beförderungstätigkeiten zu fairen wirtschaftlichen Bedingungen auszuüben. Der Straßenverkehrssektor muss daher sicherer, effizienter und sozial verantwortlicher werden.

Der Unionsgesetzgeber durfte davon ausgehen, dass unter Berücksichtigung dieses erforderlichen Ausgleichs ein erhöhter sozialer Schutz der Kraftfahrer zu einem Anstieg der von bestimmten Verkehrsunternehmen getragenen Kosten führen kann. Die zu diesem Zweck erlassenen Vorschriften stehen in einem angemessenen Verhältnis zum verfolgten Ziel. Außerdem gelten sie unterschiedslos in der gesamten Europäischen Union und diskriminieren keine Verkehrsunternehmen mit Sitz in vermeintlich „an der Peripherie der Union“ gelegenen Mitgliedstaaten. Wenn sich diese Vorschriften auf bestimmte Unternehmen stärker auswirken sollten, dann deshalb, weil diese sich für ein Geschäftsmodell entschieden haben, das darin besteht, ihre Dienstleistungen im Wesentlichen, wenn nicht vollständig, an Empfänger zu erbringen, die in von ihrem Niederlassungsmitgliedstaat weit entfernten Mitgliedstaaten ansässig sind.

Das Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder die Ausgleichsruhezeit im Fahrzeug zu verbringen, ist nicht neu, sondern ergab sich bereits aus der früheren Regelung in Ihrer Auslegung durch den Gerichtshof¹⁵.

Die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen, es den Fahrern zu ermöglichen, regelmäßig zur Betriebsstätte des Unternehmens oder zu ihrem Wohnsitz zurückzukehren, um dort mindestens ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder ihre Ausgleichszeit zu beginnen oder zu verbringen, hindert die Fahrer nicht daran, selbst den Ort zu wählen, an dem sie ihre Ruhezeit verbringen wollen. Darüber hinaus können die Unternehmen diese Rückkehr mit einer Rückkehr der Fahrzeuge zu ihrer Betriebsstätte im Rahmen ihrer üblichen Tätigkeiten verknüpfen oder sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln planen, so dass sich diese Verpflichtung nicht unbedingt negativ auf die Umwelt auswirkt.

Was die Entsendevorschriften betrifft, hat der Unionsgesetzgeber für jede Art von Straßenverkehr die Verbindung der erbrachten Dienstleistung zum Aufnahmemitgliedstaat bzw. zum Niederlassungsmitgliedstaat berücksichtigt, um einen gerechten Ausgleich zwischen den verschiedenen in Rede stehenden Interessen zu erreichen. Diese Vorschriften wurden durch das Mobilitätspaket in Bezug auf die Kabotagebeförderung nicht geändert, während sie

sich für Beförderungen im „Dreiländerverkehr“ im Wesentlichen bereits aus dem früheren rechtlichen Rahmen ergaben.

Schließlich hat der Unionsgesetzgeber mit dem Mobilitätspaket auch ein neues Gleichgewicht unter Berücksichtigung der Interessen der verschiedenen Verkehrsunternehmen hergestellt, indem er die Schwierigkeiten behoben hat, die bei der Anwendung der Verordnung Nr. 1072/2009¹⁶ aufgrund von Praktiken aufgetreten sind, die dem vorübergehenden Charakter der Kabotagebeförderung zuwiderlaufen.

So soll insbesondere mit der Wartezeit für die Kabotage entsprechend dem mit der früheren Regelung bereits verfolgten Ziel gewährleistet werden, dass Kabotagebeförderungen nicht so durchgeführt werden, dass eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit im Aufnahmemitgliedstaat entsteht. Während dieser Wartezeit sind lediglich Kabotagebeförderungen im Aufnahmemitgliedstaat verboten, nicht aber die Durchführung anderer Beförderungen wie grenzüberschreitender Beförderungen in den Niederlassungsmitgliedstaat oder in andere Mitgliedstaaten, gegebenenfalls gefolgt von Kabotagebeförderungen in diesen anderen Mitgliedstaaten.

HINWEIS: Die Nichtigkeitsklage zielt auf die Nichtigkeitsklärung einer unionsrechtswidrigen Handlung der Unionsorgane ab. Sie kann bei dem Gerichtshof bzw. dem Gericht unter bestimmten Voraussetzungen von Mitgliedstaaten, Organen der Union oder natürlichen oder juristischen Personen erhoben werden. Ist die Klage begründet, wird die unionsrechtswidrige Handlung für nichtig erklärt. Entsteht dadurch eine Regelungslücke, hat das betreffende Organ diese zu schließen.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nicht amtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Der Volltext und gegebenenfalls die Zusammenfassung des Urteils werden am Tag der Verkündung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ +352 4303-3255

Filmaufnahmen von der Verkündung des Urteils sind abrufbar über „Europe by Satellite“ ☎ +32 2 2964106.

Bleiben Sie in Verbindung!



1 Außerdem haben Belgien, Estland und Lettland vor dem Gerichtshof einen oder mehrere dieser Staaten unterstützt.
2 Dieses Paket besteht insbesondere aus 1) der Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern, 2) der Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor sowie 3) der Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012.

3 Dänemark, Deutschland, Griechenland, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Österreich und Schweden haben vor dem Gerichtshof das Parlament und/oder den Rat unterstützt.

4 Von mindestens 45 Stunden.

5 D. h. eine Zeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für eine vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird. Fahrtunterbrechungen sowie tägliche (mindestens 9 Stunden) und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten (weniger als 45 Stunden, aber mindestens 24 Stunden) im Fahrzeug zu verbringen, ist weiterhin erlaubt.

6 Diese Ruhezeiten sind in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen zu verbringen. Die Kosten hierfür hat der Arbeitgeber zu tragen.

7 Das Verkehrsunternehmen muss die Rückkehr des Fahrers grundsätzlich auf eigene Kosten planen, es sei denn, der Fahrer entscheidet sich für einen gelegentlichen Verzicht auf eine solche Rückkehr.

8 Der Zeitraum von vier Wochen wird auf drei Wochen verkürzt, wenn der Fahrer zuvor zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten eingelegt hat.

9 Um neunehalb oder neun Jahre, je nach Art des im Fahrzeug vorhandenen Fahrtenschreibers.

10 Eine Kabotagebeförderung ist eine Beförderung, die innerhalb eines Mitgliedstaats von einem nicht in diesem Mitgliedstaat niedergelassenen Verkehrsunternehmer durchgeführt wird. Solche Beförderungen sind zulässig, solange sie nicht so erfolgen, dass dadurch eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit in dem betreffenden Mitgliedstaat entsteht.

11 Ein Kraftfahrer, der eine solche Beförderung im „Dreiländerverkehr“ durchführt, gilt als entsandt, da dieser Kraftfahrer und diese Beförderung eine hinreichende Verbindung mit

dem Gebiet des Aufnahmemitgliedstaats aufweisen.
12 D. h. Güterbeförderungen zwischen Mitgliedstaaten, bei denen der Lastkraftwagen oder ein anderes mit dem Lastkraftwagen verbundenes Beförderungsmittel die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße oder auf See zurücklegt. Ein Kraftfahrer gilt nicht als entsandt, wenn er im kombinierten Verkehr die Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße zurücklegt, sofern die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst aus bilateralen Beförderungen besteht. In diesem Fall ist die Art der erbrachten Dienstleistung auf der Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße eng mit dem Mitgliedstaat der Niederlassung verbunden.

13 Nicht als entsandt gelten hingegen Kraftfahrer, die „bilaterale“ Beförderungen (zwischen dem Niederlassungsmitgliedstaat und einem anderen Mitgliedstaat) im Güter- bzw. Personenverkehr oder Beförderungen im Transit durchführen, bei denen der Kraftfahrer das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchquert, in der Regel ohne Güter zuzuladen oder zu entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen.

14 Genauer gesagt erklärt der Gerichtshof Art. 1 Nr. 3 der Verordnung 2020/1055 für nichtig, der diese Verpflichtung vorsieht.

15 Urteil des Gerichtshofs vom 20. Dezember 2017, Vadrans, C-102/16 (vgl. auch Pressemitteilung Nr. 145/17).

16 Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs.

Kommission beschloss zwei Verordnungen zur Änderung der AbfallverbringungsVO

Die Kommission hat am 18. Oktober 2024 zwei delegierte Verordnungen zur Änderung von Anhängen der „neuen“ und der „gültigen“ AbfallverbringungsVO beschlossen.

Mit diesen Änderungen werden die auf der 15. Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des Basler Übereinkommens beschlossenen Änderungen der Anlagen II, III und VIII des Basler Übereinkommens (alle Ein- und Ausfuhr von Elektro- und Elektronik-Altgeräten wurden in den Geltungsbereich des Übereinkommens aufgenommen) in EU-Recht übernommen.

Die Änderungen des Basler Übereinkommens treten am 1. Januar 2025 in Kraft und gelten für alle Vertragsparteien des Übereinkommens, einschließlich der EU und ihrer Mitgliedstaaten.

Änderung der „gültigen“ AbfallverbringungsVO (EU 2006/11013) hinsichtlich der im Rahmen des Basler Übereinkommens vereinbarten Änderungen in Bezug auf die Verbringung von Elektro- und Elektronik-Altgeräten.

- Aufnahme des neuen Eintrags über gefährliche Elektro- und Elektronik-Altgeräte (A1181), der im Rahmen des Basler Übereinkommens vereinbart wurde, in die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 (Anhang V);
- Aufnahme des neuen Eintrags über nicht gefährliche Elektro- und Elektronik^[1]Altgeräte (Y49), der im Rahmen des Basler Übereinkommens vereinbart wurde, in die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 (Anhang V);
- Streichung der Verweise auf Anhang III Eintrag B1110, da dieser Eintrag ab dem 1. Januar 2025 nicht mehr gilt;

- Streichung der Verweise auf Anhang IV Eintrag A1180, da dieser Eintrag ab dem 1. Januar 2025 nicht mehr gilt;
- Streichung der Verweise auf Anhang V Eintrag A1180 sowie Einträge B1110 und B4030, da diese Einträge ab dem 1. Januar 2025 nicht mehr gelten;
- Zulassung der Verbringung nicht gefährlicher Elektro- und Elektronikabfälle, die unter die Einträge GC010 und GC020 fallen, innerhalb der Union im Einklang mit den allgemeinen Anforderungen aus Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006;
- Festlegung von Übergangsbestimmungen, um Rechtssicherheit für die Wirtschaftsteilnehmer und zuständigen Behörden sowie ein harmonisiertes Vorgehen bei der Umsetzung der mit dieser Verordnung eingeführten Änderungen zu gewährleisten.

Die diversen Sprachfassungen finden sich unter: Handel mit Elektro- und Elektronik-Altgeräten (1) – Änderungen der Anlagen des Basler Übereinkommens.

Die delegierte VO soll mit 1. Jänner 2025 in Kraft treten.



Änderung der „neuen“ AbfallverbringungsVO (EU 2024/1157) hinsichtlich der im Rahmen des Basler Übereinkommens vereinbarten Änderungen in Bezug auf die Verbringung von Elektro- und Elektronik-Altgeräten.

- Aufnahme des neuen Eintrags über gefährliche Elektro- und Elektronik-Altgeräte (A1181), der im Rahmen des Basler Übereinkommens vereinbart wurde, in die Verordnung (EU) 2024/1157 (Anhang V);
- Aufnahme des neuen Eintrags über nicht gefährliche Elektro- und Elektronik^[1]Altgeräte (Y49), der im Rahmen des Basler Übereinkommens vereinbart wurde, in die Verordnung (EU) 2024/1157 (Anhang V);
- Streichung der Verweise auf Anhang III Eintrag B1110, da dieser Eintrag ab dem 1. Januar 2025 nicht mehr gilt;
- Streichung der Verweise auf Anhang IV Eintrag A1180, da dieser Eintrag ab dem 1. Januar 2025 nicht mehr gilt;
- Streichung der Verweise auf Anhang V Eintrag A1180 sowie Einträge B1110 und B4030, da diese Einträge ab dem 1. Januar 2025 nicht mehr gelten;
- Zulassung der Verbringung nicht gefährlicher Elektro- und Elektronikabfälle, die unter die Einträge GC010 und GC020 fallen, innerhalb der Union im Einklang mit den allgemeinen Anforderungen aus Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 bis zum 31. Dezember 2026.

Foto: © abynal75/stock.adobe

Immer an meiner Seite

Jetzt bis Jahresende geschenkt!*



Werden Sie Mitglied für 2025.

Auto-Mitgliedschaft um € 103,40



bei jedem Stützpunkt oder auf oamtc.at

* Bei Neu-Beitritt für 2025: Mitgliedschaft für Okt., Nov., Dez. 2024 geschenkt. Angebot nur gültig bei aufrechter, bezahlter Mitgliedschaft bis 31.12.2025.



Ein gutes Gefühl, beim Club zu sein.

WIFO Konjunkturtest Güterbeförderung Oktober 2024

In der Güterbeförderung werden Geschäftslage und Nachfrage sowohl in Vergangenheitsbetrachtung als auch Zukunftseinschätzung deutlich negativ gesehen, wobei die Zukunftseinschätzungen bei diesen Indikatoren generell weniger pessimistisch sind als die Vergangenheitsbetrachtung. Die Branche rechnet mit einem etwas größeren Preisanstieg als zuletzt. 6 von 10 Befragten bezeichnet den derzeitigen Auftragsbestand als ausreichend. Dies stellt eine positive Entwicklung dar, nachdem bei der letzten Umfrage im 3. Quartal 2024 dieser Wert noch bei 5 von 10 Befragten lag. Unzureichende Nachfrage ist

jedoch weiterhin der mit Abstand wichtigste Grund als Behinderung ihrer Geschäftstätigkeit, während Mangel an Arbeitskräften von jedem fünften Befragten genannt wird. Bei der Beschäftigung sieht die Mehrheit der befragten Unternehmen in der Vergangenheitsbetrachtung einen Rückgang, in der Zukunftseinschätzung jedoch einen leichten Anstieg.

Auffallende Parameter im Detail:

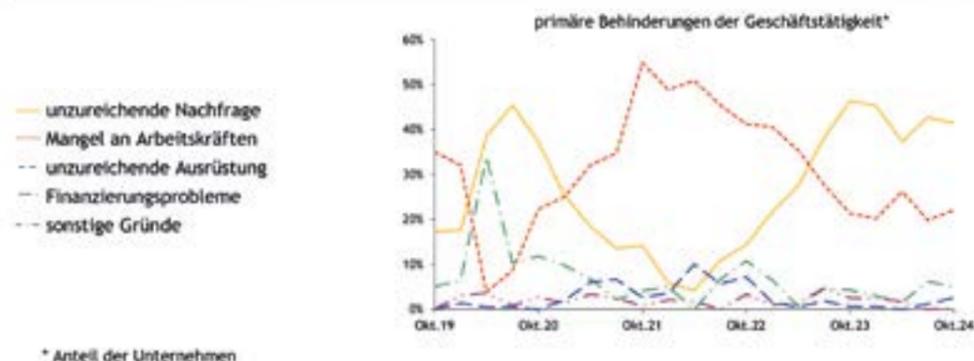
- Die Preiserwartung ist im Vergleich zu Juli 2024 von 9,4 auf 14,8 Punkte gestiegen.
- Der Auftragsbestand hat sich von

50,9 (Juli 2024) auf 59,5 erhöht.

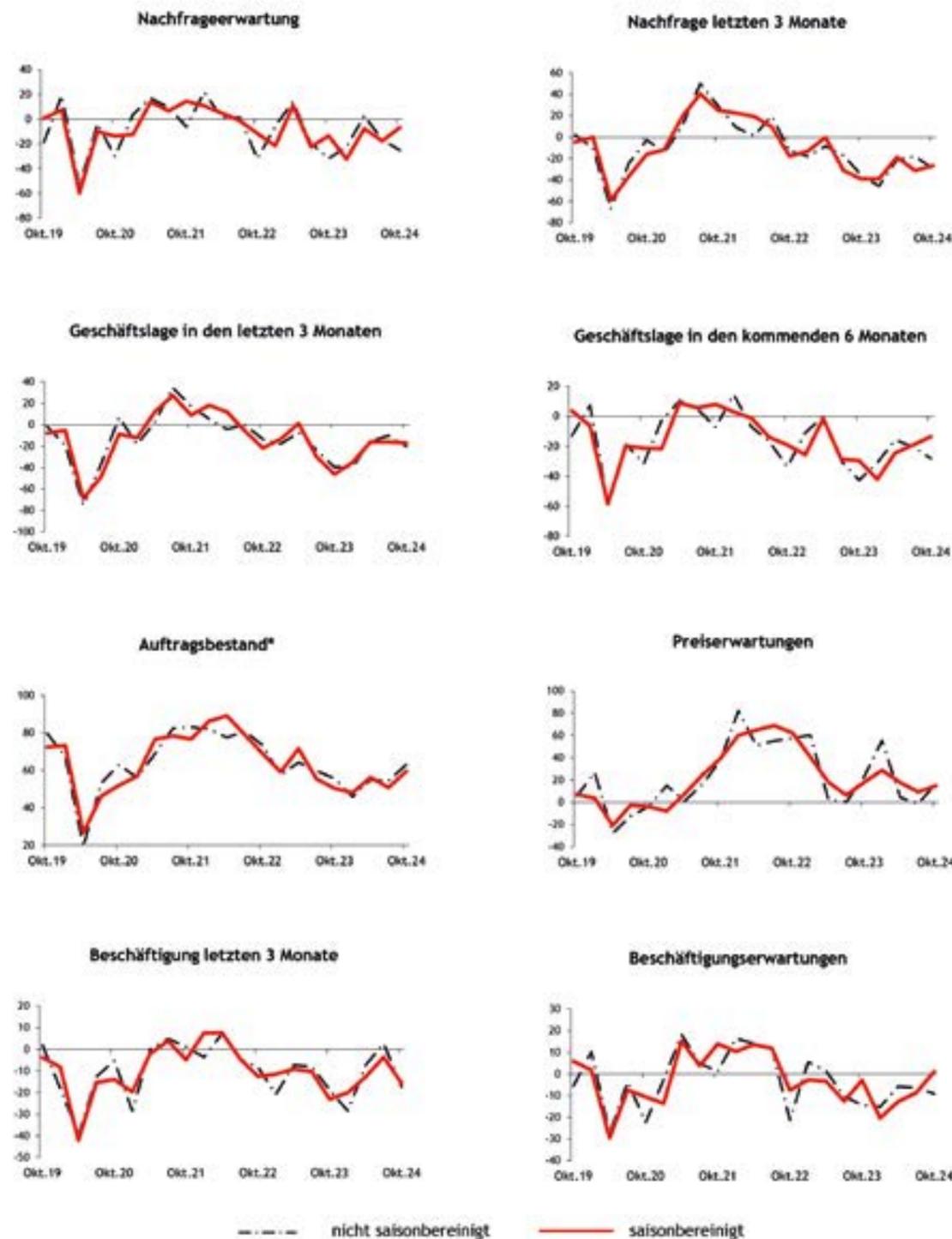
- Während sich die Beschäftigung der letzten 3 Monate von -3,7 Punkte (Juli 2024) auf -15,7 Punkte verschlechtert hat, ist die Beschäftigungserwartung von -8,8 Punkte auf 1,1 Punkte angestiegen.
- Auch die „Nachfrageerwartung“ hat sich von -17,5 Punkte (Juli 2024) auf -6,8 Punkte verbessert.
- Als primäre Produktionsbehinderungen wurde von 41,4% unzureichende Nachfrage und von 22,1% ein Mangel an Arbeitskräften genannt. Bei 28,6% gab es keine Behinderungen.

SONDERAUSWERTUNG WIFO KONJUNKTURTEST für den FV GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE

saisonbereinigte Werte	Ø letzte 5 Jahre	Ø letzte 4 Quartale	Jän.24	Apr.24	Jul.24	Okt.24
Geschäftslage in den letzten 3 Monaten	-13,3	-21,1	-35,1	-16,0	-16,2	-17,0
Geschäftslage in den kommenden 6 Monaten	-16,0	-24,7	-41,9	-24,5	-19,1	-13,5
Nachfrage letzten 3 Monate	-10,3	-29,0	-39,1	-18,9	-31,3	-26,9
Nachfrageerwartung	-8,0	-16,1	-32,3	-7,8	-17,5	-6,8
Auftragsbestand zur Zeit *	63,1	53,7	48,2	56,3	50,9	59,5
Preiserwartung	22,5	17,7	28,9	17,8	9,4	14,8
Beschäftigung letzten 3 Monate	-10,5	-13,0	-20,0	-12,7	-3,7	-15,7
Beschäftigungserwartung	-3,0	-10,2	-20,4	-12,7	-8,8	1,1
primäre Produktionsbehinderungen:						
zur Zeit keine Behinderungen	31,4%	31,0%	29,0%	35,5%	30,7%	28,6%
unzureichende Nachfrage	27,3%	41,7%	45,4%	37,4%	42,8%	41,4%
Mangel an Arbeitskräften	30,7%	22,1%	20,2%	26,3%	19,9%	22,1%
unzureichende Ausrüstung	2,8%	1,1%	0,6%	0,0%	1,3%	2,6%
Finanzierungsprobleme	2,0%	1,1%	2,5%	1,7%	0,0%	0,3%
sonstige Gründe	7,0%	4,0%	3,0%	1,6%	6,2%	5,0%



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)



Dr. Peter Tropper

Blick nach Brüssel: Lkw-Rückkehrverpflichtung von EuGH aufgehoben!

Das sogenannte EU-Mobilitätspaket, welches u. a. neue Bestimmungen zur „Kabotage“ (Cooling-off-Phase), „Rückkehrverpflichtungen für Fahrer und Fahrzeuge“, das „Verbot der Verbringung der regulären wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug“ beinhaltet, sorgte schon im Rahmen der EU-Gesetzgebung für gehörig Zündstoff und zeigte die Gräben und unterschiedlichen Positionen der jeweiligen EU-Länder auf. Während auf der einen Seite der Ruf nach „Regulierung und Kontrolle“ stand, forderten andere Länder u. a. die völlige Kabotageliberalisierung und ein „weniger“ an Vorschriften, und zwar auch aufgrund vorherrschender Wettbewerbsvorteile, Stichwort „Kosten“.

Länder beschreiten Gang zum Europäischen Gerichtshof

Mit Beschlussfassung und Inkrafttreten der entsprechenden Gesetze im Jahr 2020 brachten in einer konzertierten Aktion Litauen, Bulgarien, Rumänien, Zypern, Ungarn, Malta und Polen insgesamt 15 (!) Klagen (Rechtssachen C-541/20 bis C-555/20) vor dem Europäischen Gerichtshof ein und wollten damit mitunter folgende Punkte zu Fall bringen:

- Verbot der Verbringung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug,
- Rückkehrverpflichtung der Fahrer,
- Rückkehrverpflichtung der Fahrzeuge,
- Cooling-off-Phase von 4 Tagen in der Kabotage,
- Einstufung von Fahrern als „ent-

sandte Arbeitnehmer“ im Rahmen der Kabotage. Mit Spannung und auch einer gewissen Nervosität wurden diese Klagen beobachtet, da sie jeweils die zentralen Elemente der mühsam errungenen Kompromisse im Rahmen des EU-Mobilitätspakets inhaltlich umfangreich attackierten und niemand – naturgemäß – den Ausgang eines Gerichtsverfahrens im Vorhinein vorhersagen kann.

Generalanwalt gab im Februar 2024 Ersteinschätzung ab

Im Rahmen von Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof kommt den sogenannten Generalanwälten besondere inhaltliche Bedeutung zu. Diese geben in einer Art „Vorabstimmungnahme“ einen unparteiischen und unabhängigen Vorschlag für ein entsprechendes Urteil ab. Im Regelfall halten sich die Richter am EuGH an diese Vorschläge und so wurde die Stellungnahme von Generalanwalt Pitruzzella vom Februar 2024 mit Spannung erwartet. In dieser wurde bereits ersichtlich, dass viele Vorbringungen der jeweiligen Länder vom Generalanwalt inhaltlich nicht geteilt wurden. Allerdings hat dieser schon kritisch angemerkt, dass es die EU-Kommission verabsäumt hat, im Rahmen der „Rückkehrverpflichtung für Fahrzeuge“, eine entsprechende „Folgenabschätzung“ („Was bedeutet diese Maßnahmen für Unternehmen?“) zu veranlassen. Aufgrund dieser fehlenden Abschätzung hat bereits der Generalanwalt dem EuGH empfohlen, die entsprechende gesetzliche Bestimmung für nichtig (=keine Rechtswirkung, aufgrund der

eingebrachten „Nichtigkeitsklage“) zu erklären. Ein folgenschwerer „Formfehler“, wie sich auch im EuGH-Urteil zeigen wird.

Europäischer Gerichtshof hebt Lkw-Rückkehrverpflichtung auf

Am 4. Oktober 2024 (ECLI:EU:C:2024:818), 4 Jahre nach Klageeinbringung, hat der EuGH nun sein Urteil in dieser Angelegenheit gefällt und es fällt weitgehend positiv, und zwar im befürwortenden Sinne des „EU-Mobilitätspakets“, aus. So weist der Gerichtshof sämtliche Argumente der Länder im Hinblick auf vorgebrachte Verstöße gegen die „Grundsätze der Verhältnismäßigkeit“, der „Gleichbehandlung“, dem „Diskriminierungsverbot“, der „gemeinsamen Verkehrspolitik“, dem „freien Dienstleistungsverkehr“, der

„Niederlassungsfreiheit“ dem „freien Warenverkehr“, die „Grundsätze der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes“ sowie den „Umweltschutz“ betreffend, allesamt zurück. Er bestätigt auch dass der Unionsgesetzgeber in diesen Bereichen seinen Gestaltungsspielraum nicht überschritten hat.

Allerdings hebt der EuGH die Bestimmungen zur „Rückkehrverpflichtungen der Fahrzeuge“ entsprechend auf und erklärt dies, im Sinne der Klage als „nichtig“, weil das Parlament und der Rat es nicht dargetan haben, „dass sie beim Erlass dieser Maßnahme über ausreichende Informationen verfügten, die es ihnen ermöglichten, die Verhältnismäßigkeit dieser Maßnahme zu beurteilen.“ (EuGH Pressemitteilung Nr. 173/24 vom 4. Oktober 2024)

Fazit

Zwar wurde das EU-Mobilitätspaket in weiten Teilen inhaltlich durch den EuGH bestätigt und wird nun auch in dieser Form für die nächsten Jahre hin Bestand haben, unklar ist jedoch, wie mit der nun aufgehobenen Bestimmung zur Rückkehrverpflichtung der Fahrzeuge weiter umgegangen wird.

Die EU-Kommission könnte hierzu an den Rat und an das Parlament einen neuen Legislativvorschlag einbringen. Ich bezweifle jedoch, dass dieses Vorhaben „so einfach“ über die Bühne geht, zumal man damit Gefahr läuft, dass wiederum das gesamte Paket auf politischer Ebene diskutiert wird. Möglicherweise sieht man daher von einer Neuregelung in diesem Aspekt gänzlich ab und lässt diesen Punkt entsprechend „ruhen“.

Hinweis

Die Nichtigkeitsklage zielt auf die Nichtigerklärung einer unionsrechtswidrigen Handlung der Unionsorgane ab. Sie kann bei dem Gerichtshof bzw. dem Gericht unter bestimmten Voraussetzungen von Mitgliedstaaten, Organen der Union oder natürlichen oder juristischen Personen erhoben werden. Ist die Klage begründet, wird die unionsrechtswidrige Handlung für nichtig erklärt. Entsteht dadurch eine Regelungslücke, hat das betreffende Organ diese zu schließen.
(EuGH Pressemitteilung Nr. 173/24 vom 4. Oktober 2024)

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.

LKW FRIENDS on the Road – Der LKW braucht keine Werbung?

Der Lkw braucht keine Werbung! Was soll das bringen? Bekommen wir dadurch motivierte Fahrer, billigeren Diesel oder niedrigere Mautgebühren? So kann man natürlich an eine Initiative zur Öffentlichkeitsarbeit herangehen. Und da gebe ich euch Recht. Der Lkw braucht wirklich keine Werbung. Aber was er wirklich braucht, ist Marketing. Wie ist das jetzt zu verstehen, ist das nicht dasselbe?

• Von Dr. Christian Spendel
LogCOM-Präsident

Werbung soll den Verkauf von Produkten ankurbeln, die eigentlich keiner will oder braucht. Es wird viel Geld für Werbung ausgegeben, die eigentlich keiner sehen will. Und dann heißt es: Brauchen wir nicht, bringt nichts. Stimmt, so sehe ich das auch. Warum will die klassische Werbung keiner mehr sehen? Weil wir heute permanent damit zgedröhnt werden. Anzeigen, Banner, Werbespots, Plakate, Zeitungen, Fernsehen, auf der Straße, auf dem Handy und im Internet. Marketing unterscheidet sich von Werbung vor allem dadurch, dass es eine Strategie braucht. Marketing bezieht sich nicht nur auf ein einzelnes Produkt, sondern auf das ganze Unternehmen oder, wie in unserem Fall, auf eine ganze Branche. Marketing fängt bei der Produktentwicklung an. Wenn man ein Produkt entwickelt, das der Markt braucht

und der Preis stimmt, dann verkauft sich das Produkt von selbst. Nennen wir das Produkt Lkw. Wenn wir dann noch unsere Personalpolitik auf das Produkt abstimmen, dann werden auch die Bewerber – nennen wir sie Fahrer – kommen, die das Produkt haben wollen.

Bevor wir also unser Produkt Lkw vermarkten wollen, müssen wir folgende Fragen analysieren:

1. Wer ist unsere Zielgruppe?
2. Wo finden wir unsere Zielgruppe?
3. Welche Probleme haben sie mit bestehenden Lösungen?
4. Was erwarten sie von uns?
5. Und was macht die Konkurrenz?

Ich erlaube mir, hier die Antworten auf diese 5 Fragen zu geben:

1. Öffentlichkeit, Medien, Politik
2. In jedem Supermarkt, an jeder Tankstelle, an jeder Paketannahmestelle und eigentlich überall
3. Lkw-Verkehr ist aktuell klimapolitisch nicht gut angeschrieben
4. Versorgungssicherheit
5. Sie ist bekanntlich überfordert und unflexibel, aber leider im Image bessergestellt.

Was kann jeder einzelne Transportunternehmer tun, um zum optimalen Marketing des Lkw beizutragen?

Ganz einfach: Es würde schon ausreichen, die eigene Dienstleistung ausnahmslos positiv nach außen zu tragen. Die Dienstleistung Lkw, der täglich bringt, was alle brauchen, muss permanent sicherbar gemacht werden. Wir dürfen uns auf keinen



Fall verstecken. Und das gilt auch für die Fahrer. Gehört werden nur die, die über den eigenen Berufsstand wettern. Jene, die stolz und mit Freude ihren Lkw lenken, fallen nicht auf und werden daher auch nicht gehört. Was haben wir gelernt? Marketing betrifft nicht nur ein einzelnes Produkt, sondern eine ganze Branche. Und wenn die Attraktivität des Produktes Lkw gut nach außen getragen wird, dann wird es auch angenommen. Der Lkw ist kein Klimakiller. Der Lkw-Fahrer verdient kein schlechtes Geld. Der Lkw achtet beim Rechtsabbiegen auf alle Verkehrsteilnehmer. Der Lkw ist immer für alle da. Immer.

FRIENDS on the Road ist mehr als ein gelbes Pickerl. Werden auch Sie Mitglied und unterstützen Sie damit eine Bewegung, die täglich bringt, was wir alle brauchen.

Hier geht's zum Beitrittsformular:
LOGCOM Beitrittserklärung



RA Mag. Christoph Rappold
Reif und Partner
Rechtsanwälte OG

graz@reifundpartner.at
www.reifundpartner.at



„Weitblick?“

Am 1. Jänner 2025 treten zahlreiche Änderungen der Gefahrgutvorschriften (ADR, RID und ADN) in Kraft. Bis 30. Juni 2025 ist es erlaubt, weiterhin das ADR 2023 anzuwenden. Nach Ablauf einer sechsmonatigen Übergangsfrist gilt für den Transport von gefährlichen Gütern auf der Straße ab 1. Juli 2025 nur noch das ADR 2025.

Doch wie weit, umfassend und vorausschauend ist das periodisch adaptierte Regelwerk tatsächlich?

Mit dem neuen ADR-Update für 2025 werden verschiedene Änderungen und Anpassungen an die bestehenden Vorschriften vorgenommen. Diese Änderungen betreffen insbesondere:

1. **Neue Gefahrgutklassen und -kategorien:** Es werden neue Stoffe und Mischungen in die verschiedenen Gefahrgutklassen aufgenommen. Auch werden bestehende Vorschriften zu bestimmten Stoffen, wie z.B. bei Batterien oder Lithium-Ionen-Akkus, angepasst, um die Sicherheit zu erhöhen.
2. **Verbesserte Sicherheitsvorkehrungen für den Transport:** Die Änderungen beinhalten strengere Sicherheitsanforderungen für den Transport gefährlicher Güter, um die Risiken von Unfällen oder Umweltschäden zu verringern. Hierbei spielen beispielsweise Änderungen bei der Verpackung und der Kennzeichnung eine Rolle.
3. **Erweiterte Schulungspflichten:** Die Vorschriften für die Schulung von Fahrern, Verladearbeitern und anderen Fachkräften im Gefahrgutbereich werden weiter ausgebaut. Ein wichtiger Bestandteil der ADR-Änderungen ist die Sicherstellung, dass alle Beteiligten

regelmäßig geschult werden, um auf neue Gefährdungen und Regelungen adäquat reagieren zu können.

4. **Anpassungen an technische Entwicklungen:** Aufgrund der fortschreitenden technologischen Entwicklungen und neuer Fahrzeuge werden die Vorschriften für Fahrzeugtypen und Ausstattungen angepasst. So wird beispielsweise erwartet, dass spezielle Fahrzeuge für den Transport bestimmter gefährlicher Güter zunehmend spezifiziert werden.
5. **Digitale Lösungen:** Mit der zunehmenden Digitalisierung werden auch die Vorschriften für die Verwaltung und den Austausch von Gefahrgut-Dokumenten weiterentwickelt. Der Einsatz von digitalen Tools für die Dokumentation und die Sicherheit wird voraussichtlich gefördert, um Effizienz und Transparenz im Gefahrguttransport zu steigern.

Ähnlich einem Slalomläufer, der bei Bezwingung des vorgegebenen Kurses immer 3 Tore vorausdenkt, sind die ADR in jenem Zeitpunkt, in welchem sie veröffentlicht werden, teilweise schon wieder überholt bzw. besteht Anpassungsbedarf. Konkret bedeutet das, dass im Sinne einer Rechtsfortentwicklung bereits jetzt, nämlich in Genf im November 2024 an den Vorgaben für das Jahr 2027 gearbeitet wird.

Der interessierte Leser wird sich fragen, aus welchem Grund nicht zuletzt auch aufgrund der jeweils halbjährlichen Übergangsfristen, spruchreife Änderungen nicht gleich, sondern wieder erst in zwei Jahren Geltung erlangen sollen. Vielleicht doch nicht so viel Weitblick.

Dipl.-Ing. Ulf Steuber
Amt der Steiermärkischen
Landesregierung
A15 Energie, Wohnbau, Technik -
Fachabteilung Energie und Wohnbau
Referat Energietechnik und Umwelt-
förderungen

Landhausgasse 7, 8010 Graz
Tel.: +43 316 877 2940
E-Mail: energie@stmk.gv.at



Elektromobilität – Fortschritt und Herausforderungen auf der Überholspur

Alle reden vom Klimaschutz, aber wir brauchen das Klima nicht zu schützen, weil es keinen Schutz benötigt. Das Klima hat kein Problem – es verändert sich, ohne sich zu „beschweren“. Die Auswirkungen dieser Veränderungen treffen jedoch uns Menschen. So gab es in Wien seit der Jahrtausendwende drei Jahrhunderthochwasser. Diese sind ein Problem für uns, nicht für das Klima. Deshalb müssen wir uns fragen, wie wir mit den Veränderungen umgehen.

Einige Lösungen sind bereits in Arbeit. Ab 2035 sind aufgrund der EU-Vorgaben nur noch emissionsfreie Neufahrzeuge für leichte Nutzfahrzeuge erlaubt. Auch bei schwereren Fahrzeugen werden die Regelungen strenger.

Der Transportsektor (ohne Busse) verursacht laut Umweltbundesamt knapp 40 % der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen. Eine komplette Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn ist unrealistisch, deshalb bleibt die Frage: Wie können wir den Straßentransport umweltfreundlicher gestalten?

Erste Schritte sind die Optimierung von Fahrstrecken und Auslastungen.

Wer dies nicht bereits umgesetzt hat, ist schon jetzt nicht mehr im Rennen. Aktuell ist HVO ein großes Thema. Es hat eine hohe Cetanzahl, geringe Toxizität und reduziert Schadstoffemissionen. Doch die Konkurrenz durch den Luftverkehr, machen es für den Straßentransport in Zukunft nur begrenzt verfügbar.

Die Alternativen sind Wasserstoff und Strom. In der Steiermark gibt es zurzeit nur eine öffentliche Wasserstofftankstelle in Graz. Für viele Transportunternehmen ist dies keine praktikable Option.

Somit bleibt die Elektromobilität als realistische Alternative. Elektrofahrzeuge, besonders schwere Nutzfahrzeuge, sind deutlich teurer, was sie ohne staatliche Unterstützung für Transportunternehmen unattraktiv macht. Bisherige Förderprogramme sind nur ein Anfang – entscheidend ist die Alltagstauglichkeit der Elektromobilität. In der Steiermark gibt es entlang der Autobahnen drei größere Lademöglichkeiten, bei den Raststationen Kammern, Kaiserwald und Gralla/Ost, ansonsten sind solche Ladestationen eher spärlich verteilt. Und die Ladepreise können beispielsweise an der Ladestation in Gralla/

Ost für 100 kWh bis zu 130 Euro betragen.

Die großen Fragen sind: Welche Infrastruktur wird benötigt? Wie hoch sind die Kosten? Woher kommt der Strom, und wie sieht es unterwegs mit der Verfügbarkeit aus? Wo kann man sich informieren und die Technik testen? Wie zuverlässig ist sie? Und vor allem: Wie wird die zukünftige Förderlandschaft aussehen?

Gemeinsam möchten wir diese Fragen beantworten. Als Experten wissen Sie, wo die Herausforderungen liegen. Ich kann mich dafür einsetzen, dass sie gelöst werden. Zusammen können wir klimafreundliche und wettbewerbsfähige Lösungen entwickeln.

Deshalb möchte ich Sie bitten, den per Newsletter versandten Fragebogen auszufüllen. Basierend auf Ihren Rückmeldungen werden wir Lösungen erarbeiten und Ihnen diese gemeinsam mit der Wirtschaftskammer präsentieren.

Ich freue mich besonders auf den Tag, an dem unsere Straßen nur noch von Elektrofahrzeugen befahren werden – auf die Ruhe und den Duft der Natur entlang unserer Wege.

Foto: Dipl.-Ing. Ulf Steuber

Die All-in-one-Ladelösung für Unternehmen

Die Zukunft? Lädt Optimum.



Optimale Ausnutzung
der verfügbaren
Netzkapazität



Dynamisches
Lastmanagement zeit-
gleicher Ladevorgänge



Integration von
PV-Ertrag, Speicher
und Gebäude



Volle Transparenz,
Priorisierung und
Optimierung



Effiziente und
intelligente Steuerung
des Gesamtsystems



Ihr Business-Partner für
dynamische Ladeinfrastrukturen.
e-steiermark.com/chargeoptimum

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/yeyj6axv>) 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 Unternehmerserviceportal

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

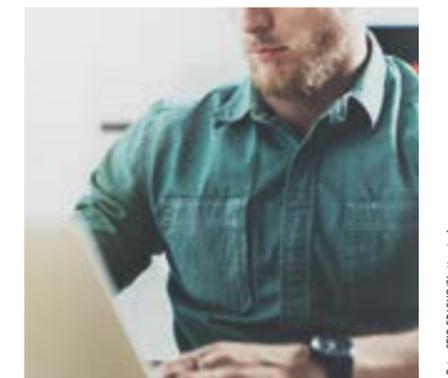
alle möglichen Aktivitäten, um den Rechtszustand herzustellen. Mehr als 1.500 gewerberechtliche Erhebungen finden jährlich statt.

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!

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.



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-

zeugbklebungen 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



Toter Winkel – Firma Paltentaler Splitt- & Marmor GmbH schult Kinder

Verkehrssicherheit geht alle Unternehmer in der Fachgruppe an. Firma Paltentaler Splitt- & Marmor GmbH zeigt mit großem Erfolg 430 Schulkindern im Bezirk Liezen, was der tote Winkel ist – praktisch und spielerisch, gemeinsam mit Polizei, AUVA und WKO – Fachgruppe Güterbeförderung!

Paltentaler Splitt- & Marmorwerke GmbH sensibilisiert an neun Schulen im Bezirk Liezen für Verkehrssicherheit

Die Paltentaler Splitt- & Marmorwerke GmbH aus Rottenmann, geleitet von Dina Lesjak, engagiert sich regional auch für Themen abseits ihrer Kernkompetenz. In diesem Schuljahr hat das Unternehmen im Bezirk Liezen die Initiative „Achtung! Schau genau: Wo ist der tote Winkel?“ für Schulkinder durchgeführt.

Ein ungewöhnliches Engagement für mehr Sicherheit – mit und auch für die eigenen Mitarbeiter

Das Gefahrenpotenzial, das durch die toten Winkel an Lkw ausgeht, führt leider immer wieder zu schweren Unfällen im Straßenverkehr. „Es ist sowohl für die Opfer und deren Angehörige furchtbar, wenn Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit toten Winkeln geschehen, als auch für die Lkw-Lenker eine immense emotionale Belastung. Jeder Unfall ist einer zu viel. Man kann gar nicht früh genug aufklären und durch Prävention ein Bewusstsein bei Kindern schaffen, das zu mehr Vorsicht und geringerem Unfallrisiko führt“, erklärt Dina Lesjak das Engagement ihres Unternehmens. An bisher neun Volksschulen im Bezirk Liezen – Aigen im Ennstal, Admont, Stainach, Wörschach, Niederöblarn, Öblarn, Liezen, Lassing und Rottenmann – wurden 430 Schülerinnen und Schüler der 3. und 4. Klassen für die Gefahren des toten Winkels

sensibilisiert. Jeder von ihnen durfte in Fabians Führerhaus Platz nehmen und aus eigener Erfahrung erleben, wie eingeschränkt die Sicht eines Fahrers sein kann.

Praktische und spielerische Erfahrung für mehr Sicherheit

Gemeinsam mit der Polizei und Experten für Verkehrserziehung wurde den Kindern auf anschauliche und spielerische Weise vermittelt, wie wichtig Aufmerksamkeit im Straßenverkehr ist.

Wer die Sorgfalt kennt, mit der Lkw-Lenker ihre Führerhäuser pflegen – Straßenschuhe sind darin normalerweise tabu – wird die außergewöhnliche Geste von Fabian Seggl zu schätzen wissen. Der Paltentaler „Stoa4a“ ließ alle 430 Volksschulkinder der 9 besuchten Volksschulen mit ihren Straßenschuhen in sein Führerhaus einsteigen, um ihnen die Gefahren des toten Winkels näherzubringen. Dieses Opfer bringt er gerne, um dazu beizutragen, Unfälle zu vermeiden und das Bewusstsein der Kinder für den Straßenverkehr zu schärfen.

Während die Kinder im Führerhaus saßen, markierten Polizeibeamte und Paltentaler Fuhrparkleiter Christian Grogger mit den übrigen Schülerinnen und Schülern die toten Winkel um das Fahrzeug herum. Mit dem Hintergrund jahrzehntelanger Erfahrung mit Lkw im Straßenverkehr konnten die Paltentaler Mitarbeiter spielerische Situationen aus dem Straßenverkehr nachstellen. Die Kinder können damit direkt nachvollziehen,



Fotos: © Harald Waupotitsch, © Christian Grogger, © Fabian Seggl



welche Bereiche für Lkw-Fahrer nicht einsehbar sind und wie viele Kinder in diesen Flächen als Fußgänger oder Radfahrer Platz finden. Tipps zum richtigen Verhalten in diesen Situationen können den Kindern helfen, die Gefahren zu minimieren.

Unterstützung von Partnern der Initiative

Die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA) unterstützte die Initiative mit gesponserten Kinderwarntwesten, die für bessere Sichtbarkeit im Straßenverkehr sorgen. Die Wirtschaftskammer Steiermark, Fachgruppe Güterbeförderung, stellte durch Geschäftsführerin Anja Krenn Lkw-Kartonmasken zur Verfügung. Damit können die Kinder auch zu Hause das Erlebte nachspielen und ihre Familien für das Thema sensibilisieren.

Zitate der Teilnehmer zeigen die Begeisterung bei den Kindern und betonen ein starkes Signal der Verantwortlichen und Mitarbeiter

Die Aktion stieß bei den Schülerinnen und Schülern auf große Begeisterung. **Florian Hofer**, 10 Jahre alt, Volksschule Rottenmann: „Ich bin vorher noch nie in einem Lkw gesessen und habe nicht gewusst, wie wenig ein Lkw-Fahrer vom Führerhaus aus sieht. Jetzt werde ich daran denken, wenn ich einem Lkw auf der Straße begegne und es auch meiner Familie erklären.“

Für Lkw-Lenker **Fabian Seggl** ist die Aktion eine Herzensangelegenheit. „Wir Fahrer sind uns der Gefahr des toten Winkels sehr bewusst und



möchten alles tun, um Unfälle zu verhindern. Wenn dafür mein Führerhaus mal etwas schmutzig wird, ist das ein kleiner Preis“, sagt er mit einem Lächeln.

Fuhrparkleiter **Christian Grogger** ergänzt: „Es ist beeindruckend zu sehen, wie aufmerksam die Kinder bei der Sache sind und wie viel sie aus dieser Erfahrung mitnehmen. Die Sicherheit im Straßenverkehr geht uns alle an.“

Dina Lesjak fasst zusammen: „Unser Ziel ist es, Unfälle zu verhindern und die Sicherheit unserer Kinder im Straßenverkehr zu erhöhen. Die spielerische Erfahrung erleichtert das Verstehen des Themas und bleibt nachhaltig in Erinnerung. Wenn man im Lkw sitzt und plötzlich alle Schulkollegen aus dem Blickfeld verschwinden, ist das ein Aha-Erlebnis für die Kinder.“ „Wir freuen uns, dass die Aktion im Bezirk auf so viel Zuspruch stößt und die Direktoren, Lehrer sowie die Bürgermeister der Gemeinden die Aktion so positiv aufnehmen. Es ist nur ein kleiner Beitrag, aber es ist ein wichtiger Schritt zur Bewusstseinsbildung. Natürlich hilft auch die mediale Präsenz, über diese Gefahr mehr aufzuklären. Geplant ist, diese Initiative auch in den kommenden Jahren fortzusetzen“, so Lesjak.

Fotos und Materialien zeigen die spielerische Umsetzung und veranschaulicht den toten Winkel bei Lkw

In Lassing wurde das Erlebnis durch ein anschauliches Drohnenvideo festgehalten, auf dem die toten Winkel um den Lkw deutlich eingezeichnet sind.



Dieses Bildmaterial wird den Schulen für den Unterricht zur Verfügung gestellt und verdeutlicht eindrucksvoll die Gefahrenbereiche rund um einen Lkw. Die weiteren Fotos von den Terminen in den Gemeinden zeigen die große Freude der Volksschulkinder an der Aktion, im und um die Lkw und ihre aktive Teilnahme mit großem Aha- und Lerneffekt.



Über Paltentaler Splitt- & Marmorwerke GmbH

Die Paltentaler Splitt- & Marmorwerke GmbH ist ein führendes Unternehmen und regionaler Partner im Bereich Erdbau und Transport, Sand, Kies, Schotter, Ziersplitt, Natursteine, Bodenaushub, Erde, Recycling und Entsorgung. Mit Initiativen wie der Verkehrssicherheitsaktion für Volksschulen zeigt das Unternehmen seine Verbundenheit mit der Region und setzt sich aktiv für die Sicherheit der Kinder und ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein. Dina Lesjak ist Geschäftsführerin von Paltentaler Splitt- & Marmorwerke GmbH und IPUS Mineral- und Umwelttechnologie GmbH und Bezirksvorsitzende der „Frau in der Wirtschaft Ennstal/Salzkammergut“.



Wir gratulieren zur bestandenen Konzessionsprüfung

*Prüfung zum Nachweis der
fachlichen Eignung - Frühjahr 2024*

Manuel Adam, MBA | Graz
 Christoph Almer | Pöllau
 René Baumgartner | Pöls-Oberkurzheim
 Mario Luca D'Alonzo | Premstätten
 Ilhan Etovic | Feldkirchen b.Graz
 Werner Freisinger | Oberwölz
 Anton Glettler | Graz
 Fabian Markus Grasmug | Paldau
 Manfred Ernst Greifensteiner | Gußwerk
 DI Dr. Julia Karoline Heißenberger | Graz
 Anton Kac | Frohnleiten
 Jennifer Juliana Kappeller | St. Marein-Feistritz
 Marko Katic | Graz
 Thomas Georg Khaar | Voitsberg
 Robert Imre Koller MSt. | Deutschlandsberg
 Patrick Krammer | Bärnbach
 Daniela Lorber | St. Veit/Stmk.
 Stephanie Lugitsch | Gnas
 Christoph Markgraf | Oberhaag
 Daniel Gerhard Mörth | St. Georgen/Stiefing
 Johannes Rupert Ofner | Kalsdorf
 Hannes Ortner | Köflach
 Daniel Pirker | Bad Schwanberg
 Evelyne Rauch | Gnas
 Johannes Rosenberger | St. Margarethen/Raab
 David Roßegger | Leoben
 Gazmend Saraci | Seiersberg-Pirka
 DI Christian Schretthausner | Bad Mitterndorf
 Benedikt Steinwidder | Judenburg
 Dalibor Topic | Diemlach
 Philipp Johann Valencak | Feldbach
 Mathias Woger | St. Stefan i. Lavantal
 Salih Zenovic | Feldkirchen b.Graz

*Prüfung zum Nachweis der
fachlichen Eignung - Herbst 2024*

Marina Abdel-Malak, BSc. | Wien
 Raimund Berger | Graz
 Andreas Buchegger | Birkfeld
 Patrick Franz Goger | Ebersdorf
 Ing. Martin Josef Gremsl | Floing
 Iris Hechtl | Großklein
 DI Philipp Holler | Gabersdorf
 Marijan Kusic | Arding
 Sarah Iris Leitner | Eberstein
 Ana Nastic | Graz
 Oliver Michael Passenegg | Leutschach
 a.d.Weinstraße
 Herwig Dominik Percht | Mautern
 Thomas Schafzahl | Kaindorf b.Hartberg
 Alessandro Heinz Schauerl, BA | Graz
 Jennifer Schnuderl | Gamlitz
 Stefan Semmelrock | Weißensee
 Robert Andreas Srim | Lieboch
 Victoria Suppan | Vasoldsberg
 Christian Josef Waldhauser | Liebenfels



Foto: © Pflücker (3); iFlasche: waretalkmedia/shutterstock.com



VORMERKEN!

Fachgruppentagung
 der Transporteure
 Samstag, 1. Februar 2025
 15:00 Uhr Ausstellungsbeginn
 Messe Graz – Halle A
 Messeplatz 1, 8010 Graz

Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

Das erwartet Sie auf der Fachgruppentagung 2025

15:00 Uhr come together mit vielen Firmen rund um die Transportbranche – inklusive großer Leistungsshow
 17:00 Uhr Tagungsbeginn

- Eröffnung, Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit – *KommR Peter Fahrner, Fachgruppenobmann*
- Arbeitsbericht – *DI Anja Krenn, Fachgruppengeschäftsführerin*
- Blick nach Brüssel – aktuelle und zukünftige Themen – *Dr. Mag. Peter Tropper, Cargo Services GmbH*
- Die bayerische Transportbranche – Ein Blick auf Kabotage, Bürokratie, Kontrollen sowie Preisanpassungen aufgrund Mautsteigerungen – *Stephan Doppelhammer, Geschäftsführer Landesverband Bayerischer Transport-Cargo Services GmbH und Logistikunternehmen (LBT) e.V.*
- City-Hubs – Chance oder Untergang der Transporteure? – *Peter König, Prime Mobilty & Consulting*
- Diskussion und Allfälliges

Im Anschluss an die Tagung laden wir zu einem gemütlichen Essen mit musikalischer Begleitung ein.

- Konzessionsurkundenverleihung und Firmenehrungen

Diese Veranstaltung wird von Oliver Zeisberger moderiert.

Let's Swing – lassen wir die Tagung gemeinsam mit der Band „Esprit“ am Tanzparkett ausklingen.

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!

**Fachkurs
Frühjahr 2025**

**3. bis 21. März 2025
am WIFI Graz**

Prüfung

**schriftlich: 23. April 2025
mündlich: 28.–30. April 2025**

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,
- Güterbeförderungsrecht, 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.

Anmeldung

Anmeldungen zur Prüfung sind spätestens 6 Wochen vor dem jeweiligen Prüfungstermin beim Amt der Stmk. Landesregierung, Abteilung 12 – Wirtschaft und Tourismus Referat Wirtschaft und Innovation Nikolaiplatz 3, 8020 Graz • Tel.: 0316/877-7939 Mail: wirtschaft@stmk.gv.at www.verwaltung.steiermark.at/a12, einzubringen.

Den Anmeldungen zu den Prüfungen sind anzuschließen:

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

Die schriftlichen Prüfungen finden beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 8010 Graz, Burggasse 13, 1. Stock, rechts, Großer Saal, statt.

Die mündlichen Prüfungen finden in der Wirtschaftskammer Steiermark, 8021 Graz, Körblergasse Nr. 111 – 113, statt.

Kaufmännische Vorbereitung

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

Photo: ©Sasha Wlurecht/AdobeStock.com

Frohe, besinnliche
Weihnachten und ein
gutes neues Jahr

wünscht Ihr Team des

print-verlag



NEUBAUER

Planen

Erzeugung

8053 Graz | Grillweg 20
Tel.: 0316/27 27 86-6 | Fax 0316/27 27 86-4

Betriebsleiter Franz KRISPER

planen@zelte-neubauer.at

KRAFT FAHRZEUGE WINKLER

HANDEL VERLEIH SERVICE.

Gebrauchte Klein-
transporter zu
Top-Preisen!

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

Mercedes Sprinter 514 CDI Koffer 3,5 t! (143 PS EURO 6), 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc, Bj. 2018, 59.000 km

Mercedes Vito 114 CDI Allrad 4x4 Business Van, 5-Sitzer, Automatikgetriebe, Standheizung, 2 Schiebetüren etc, Bj. 2021 69.000 km

Ford Transit 170EL350 Doka-Kasten L3H2, 5-8 Sitzplätze! Klima, AHV etc., Bj. 2017, km ca. 199.000

Ford Transit 170FT350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (170 PS EURO 6) 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2020, 67.000 km

Ford Transit 170EL350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (170 PS EURO 6) zwillingbereift - Heckantrieb 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2019, 61.000 km

Ford Transit 130FT350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (130 PS EURO 6) Frontantrieb, 4250x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2020, 57.000 km

Ford Transit 130EL350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (130 PS EURO 6) zwillingbereift - Heckantrieb 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc., Mod. 2018, 99.000 km



Ford Transit 130FT350 Koffer (130 PS EURO 6) Frontantrieb, 4250x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2019, 59.000 km

Ford Transit 130FT350 Koffer (130 PS EURO 6) Heckantrieb, 4250x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2017, 75.000 km

Fiat Ducato JTD 140 Koffer mit hydr. LBW (140 PS EURO 6), 4200x2100x2200, ca. 950 kg Nutzlast! Klima, Bluetooth, Tempomat etc., Bj. 2020, 45.000 km

Renault Master 2.3 DCi 130 HD-Kasten L3H2, (131 PS EURO6), 3750x1750x1900 + ca. 60 cm über Dach innen, Klima etc., Bj. 2019, 185.000 km - servicegepflegt

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

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

Shibaura CM314 – Universalfahrzeug mit Frontmulchmäher 150 cm und Schneeschild 160 cm, Keibrbürste 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



Engelbert Gräber Transport Ges.m.b.H. feiert 75-jähriges Jubiläum: ein Dreivierteljahrhundert Beständigkeit in der Transportbranche

Die Engelbert Gräber Transport Ges.m.b.H. blickt auf 75 Jahre erfolgreiche Firmengeschichte zurück. Gegründet auf der Tradition der beiden Großväter des heutigen Geschäftsführers, hat sich das Unternehmen vom Transport von Äpfeln und Milch mit einem Steyr-Lkw zu einem modernen Transportdienstleister entwickelt und als nachhaltiger Akteur in der regionalen Transportbranche etabliert.

Was mit dem Transport von Äpfeln nach Schladming und Milch in Kannen zu Großbetrieben wie dem Milchhof Graz begann, wurde durch den engagierten Einsatz der Familie zu einem stabilen Familienunternehmen. In den 1970er Jahren wurden die beiden ursprünglichen Unternehmen zusammengeführt, mit dem Fokus auf den Transport von Baustellenmaterialien. Die 1990er Jahre brachten den Einsatz von Lkw mit Kränen und weiteren Spezialausstattungen, wodurch das Unternehmen gezielt auf Kundenanforderungen eingehen konnte. Ein bedeutender Meilenstein war die Errichtung eines optimierten Betriebsgebäudes in Straßengel Anfang

der 2000er Jahre. Mit Servicebereich, Tankstelle und großzügigen Abstellflächen wurde der Standort damals für die Zukunft ausgerichtet. Die Engelbert Gräber Transport Ges.m.b.H. zeichnet sich durch ihre starke regionale Verwurzelung und dem Ziel aus, ein verlässlicher Arbeitgeber in der Region zu sein. „In unserer schnelllebigen Zeit, die von Spitzenbelastungen und immer strengeren behördlichen Auflagen geprägt ist, setzen wir auf flexible Arbeitszeitmodelle, um einen Ausgleich zu schaffen, der allen Beteiligten gerecht wird“, betont Engelbert Gräber. Mit seiner umfassenden Branchenkenntnis und seinem tiefen Verständnis für

die Anforderungen im Baustellensektor bringt er wertvolle Erfahrung ein. Engelbert Gräber arbeitet seit Jahren in leitenden Funktionen in der Baubranche, wie aktuell als Prokurist in einem großen Bauunternehmen in Weiz, das sein zweites berufliches Standbein darstellt. Die Entwicklung nachhaltiger Transportlösungen sieht er ebenso als eine seiner besonderen Herausforderungen im Transportgewerbe. „Aufgrund der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen im Nahverkehr optimieren wir unser Unternehmen kontinuierlich durch die Anschaffung treibstoffarmer Lkw, durch die Optimierung der Einsatzorte sowie die nachhaltige Instandsetzung der

Fahrzeuge“, so der Firmeninhaber. Kurz umfasst, die Unternehmensführung setzt neben der Schaffung regionaler Arbeitsplätze, auf nachhaltige Ressourcennutzung und den Aufbau von Stammkapital für Stabilität und Rentabilität.

Besonders geschätzt wird der Teamgeist, der Zusammenhalt und die Unterstützung der älteren Generation. Dazu Engelbert Gräber: „Ein herzlicher Dank gilt insbesondere meiner Mutter, die bis heute tatkräftig im Unternehmen mitarbeitet und einen unschätzbaren Beitrag zum Erfolg und der Weiterführung des Unternehmens leistet. Ihre Unterstützung und ihr Engagement sind eine wichtige Säule, die das Unternehmen auch in der dritten Generation stabil hält.“

Mit einem eingespielten Team von neun verlässlichen und gewissenhaften Mitarbeitern, einem Fuhrpark von fünf Kippern und fünf Kippern mit Kran, hat sich das Unternehmen als flexibler und moderner Dienst-

leister etabliert. Dank des Engagements der Mitarbeiter und der tatkräftigen Unterstützung der Familie kann das Unternehmen schnell und effizient auf wechselnde Anforderungen reagieren. Diese Kombination aus Flexibilität und Stabilität bildet die Grundlage für eine erfolgreiche Unternehmensführung.

Die Vision des Firmenchefs ist es, die Transportbranche durch nachhaltige Lösungen, wie die Optimierung der Einsatzorte und Arbeitswege sowie durch effizientere Routenplanung zu optimieren. Schön wäre es, wenn sich dieses Ziel firmenübergreifend umsetzen ließe, um so gemeinsam einen größeren Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Mit Blick auf die Zukunft bleibt das Unternehmen seiner Vision treu regionaler Arbeitgeber zu sein und durch kontinuierliche Innovation als stabiler Partner für Transport zu stehen.

Wordrap



BM DI (FH) Engelbert Gräber – Geschäftsführer

Warum macht Ihnen Ihr Job Spaß? Weil es Spaß macht mit den Mitarbeitern die Herausforderungen der Technik zu meistern und die Anforderungen der Kunden zu erfüllen.

Wäre ich kein Frächter, wäre ich ... Diplom-Ingenieur im Bauwesen.

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten, was wäre das? Eine Optimierung der Einsatzorte durch eine bessere Zusammenarbeit bzw. einen besseren Austausch innerhalb der Branche.

Diesen Sport mache ich am liebsten ... Lkw-Reifen wechseln.

In 20 Jahren transportieren wir ... mit Kleinstfahrzeugen die teilautonomen Lasten in Standardbehältern bewegen.

Meine größte Schwäche ist ... alles reparieren zu wollen.

Zu meinen Stärken zähle ich ... zukunftsorientiert und vorrausschauend zu handeln.

Factbox

Firma:
Engelbert Gräber Transport Ges.m.b.H.

Geschäftsführung:
BM DI (FH) Engelbert Gräber

Firmensitz: Fabrikstraße 9,
8111 Gratwein-Straßengel
Tel.: 0664/93 33 709
Web: www.graeber.co.at

Gründungsjahr: 1949

Mitarbeiter: 9
Fuhrpark: 10

Kernkompetenz: Schüttguttransporte, Kranarbeiten



© Fotos: © Engelbert Gräber Transport Ges.m.b.H.



Sascha Hochreiter Transport GmbH feiert 20-jähriges Firmenjubiläum

Sascha Hochreiter Transport GmbH ist ein Familienunternehmen, in dem die Leidenschaft für das Transportgewerbe über Generationen hinweg Bestand hat. Heute steht das Unternehmen für höchste Flexibilität und Qualität – regional wie europaweit.

Tradition trifft auf Innovation

Die Leidenschaft für das Transportgewerbe liegt Sascha Hochreiter im Blut. Bereits sein Großvater Franz Hochreiter legte mit Holz- und Schottertransporte 1958 den Grundstein zur Firmengeschichte. Seit den 1950er Jahren war er zudem im internationalen Transportwesen tätig, mit Fahrten bis nach Skandinavien. In den 1970er Jahren übernahm Saschas Vater den in Proleb ansässigen Betrieb und erschloss neue Routen bis in den Nahen Osten, darunter Iran, Irak und Saudi-Arabien. Leider endete diese Ära tragisch, als Saschas Vater bei einer Lkw-Reparatur tödlich verunglückte. Seine Frau führte

den Betrieb bis 1998 weiter, bevor das Gewerbe ruhend gestellt wurde.

Schon früh waren Sascha und seine Brüder von der Welt der Lkw fasziniert, begleitet von unvergesslichen Kindheitserinnerungen auf den Fahrten ihres Großvaters. Diese Leidenschaft führte dazu, dass Sascha dem Transportwesen treu blieb und als Lkw-Fahrer wertvolle Erfahrungen sammelte.

Im Jahr 2004, mit gerade einmal 24 Jahren, legte er die Konzessionsprüfung ab, kaufte seinen ersten Lkw und gründete mit einem Einzelunternehmen sein heutiges Lebenswerk. Bereits zwei Jahre später kam der

zweite Lkw hinzu, und sein Bruder Franz stieg ins Unternehmen ein, welches nun als KG weitergeführt wurde.

Familie als Fundament des Erfolgs

Ab 2006 wuchs nicht nur das Unternehmen, sondern auch die Familie: Saschas Sohn Nico wurde 2006 geboren, sein Bruder Christian 2007. Mit Lebenspartnerin Karin, die seither die administrativen Aufgaben übernimmt, hielt zudem eine klare Aufgabenteilung im Unternehmen Einzug. 2008 stieß auch der zweite Bruder Harald hinzu, und das Unternehmen expandierte weiter.



© Fotos: Hochreiter (3)

Mit den steigenden Anforderungen wuchs auch die Notwendigkeit nach einem eigenen Firmengelände. 2009 begann die Planung und 2010 der Bau von Halle und Bürogebäude in Stadlhof, welche 2011 fertiggestellt wurden. Die Umgründung in eine GmbH wurde 2012 sinnvoll und der Firmenwortlaut Sascha Hochreiter Transport GmbH fixiert.

Unermüdlicher Einsatz und beste Leistung zogen weitere Kundenansprüche nach sich und so entschloss man sich 2018 zum Bau einer Lagerhalle mit Hochregallager und Portal-Kran. Die Lagerlogistik wurde damit um ein Paletten-, ein Hochregal- und ein großes Freilager ausgebaut, um Kunden noch flexibler bedienen zu können.

2021 setzte die Sascha Hochreiter Transport GmbH einen weiteren Meilenstein: Die Installation einer großflächigen Photovoltaikanlage auf dem Firmendach ermöglicht seitdem eine nahezu autarke Energieversorgung des Standorts – ein klares Bekenntnis zu umweltfreundlicherem Wirtschaften.

Flexibilität und persönlicher Einsatz

Heute verfügt die Sascha Hochreiter Transport GmbH über sechs Lkw, die regional und europaweit unterwegs sind. Jeder Sondertransport bringt eigene Herausforderungen mit sich: Im Norden sind es extreme Winterbedingungen, im Süden bürokratische Hürden. Präzise Planung und die Wahl der besten Routen sind entscheidend, um termingerecht zu liefern.

„Unsere Stärke liegt in unserer Größe“, erklärt Sascha Hochreiter. Mit schlanken Strukturen und einem familiären Zusammenhalt ist das Unternehmen besonders flexibel. Als Ansprechpartner kennt er jedes Detail und greift bei Bedarf schnell und lösungsorientiert ein.

Sein größtes Lob gilt jedoch seinen Mitarbeitern: „Unsere langjährigen Mitarbeiter sorgen nicht nur für einen reibungslosen Ablauf, sondern auch dafür, dass unsere Lkw stets in perfektem Zustand sind. Wenn ein roter Lkw auf ein Firmengelände rollt, wissen die Kunden: Hochreiter ist da – und alles passt.“

Mit Blick in die Zukunft

Sascha Hochreiter hat seine Begeisterung an die nächste Generation weitergegeben. Seine Söhne Nico und Christian besuchen derzeit die Handelsakademie, sind aber schon jetzt stark am Familienunternehmen interessiert. Wenn die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen es erlauben, könnten sie die Tradition der Familie Hochreiter eines Tages fortsetzen.

Ein Unternehmen mit Herz und Weitblick

Seit zwei Jahrzehnten behauptet sich die Sascha Hochreiter Transport GmbH in einem anspruchsvollen Markt. Dabei bleibt das Unternehmen seiner Philosophie treu: Innovation, familiärer Zusammenhalt und höchste Qualitätsstandards sind der Schlüssel zu nachhaltigem Erfolg – heute und in Zukunft.



Sascha Hochreiter mit seinen Söhnen Christian und Nico, sowie seiner Partnerin Karin (re.) und DI Anja Krenn (Geschäftsführerin FG Güterbeförderung) bei der 20-Jahre-Feier

Wordrap



Inhaber und Geschäftsführer Sascha Hochreiter

Warum macht Ihnen Ihr Beruf Spaß?
„Ich liebe es, Herausforderungen zu meistern und die Abwicklung von Aufträgen zu perfektionieren.“

Wären Sie kein Frächter ...
... wäre ich Motocrossfahrer.

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten ...
... „würde ich entschieden gegen das Preisdumping in der Transportbranche vorgehen, das nicht nur die Qualität gefährdet, sondern auch den Wert der Arbeit unserer Fahrer untergräbt. Zudem halte ich es für unerlässlich, die Bedeutung des Lkw-Transportes stärker ins öffentliche Bewusstsein zu rücken. Die Leistung unserer Fahrer verdient mehr Anerkennung - sie sind das Rückgrat der Logistik und meistern täglich Herausforderungen, die oft unterschätzt werden.“

Factbox

Firma:
Sascha Hochreiter Transport GmbH

Inhaber/GF: Sascha Hochreiter

Firmensitz:
Bundesstraße 24a
8770 Stadlhof

Tel.: 03843/279 24 11
Web: www.transportehochreiter.at

Gründungs Jahr: 2004
Mitarbeiter: 8

Fuhrpark: 6 Lkw

Tätigkeitsfeld: Sondertransporte im int. Fernverkehr

Boxen stopp

Transporteure auf medialem Überholkurs

WKÖ-Fischer: Mauterhöhung ab 2025 gefährdet die Güterbeförderungsbranche massiv

Schon jetzt hat Österreich die europaweit höchsten Mauttarife – Erhöhung bis zu 12,6 Prozent wäre „Angriff auf Wettbewerbsfähigkeit“

Wien (ÖTS) - Durch einen aktuellen Verordnungsentwurf von Klimaministerin Leonore Gewessler droht eine Mauterhöhung um bis zu 12,6 Prozent. Und das, obwohl in Österreich schon jetzt die höchsten Tarife gelten. Aus Sicht des Fachverbandes Güterbeförderungsgewerbe der Wirtschaftskammer Österreich ist das ein „wirtschaftsschädigender Angriff auf die Wettbewerbsfähigkeit. Diese Erhöhung ist wirtschaftlich nicht tragbar“.

Die Mauttarife wurden – mit Ausnahme 2024 – in den letzten Jahren jährlich zumindest um die durchschnittliche Inflation erhöht. Eine reelle Notwendigkeit gibt es dafür nicht – diese automatisierten jährlichen Erhöhungen sind im Bundesstraßen-Mautgesetz vorgesehen. Deshalb wurde seitens des Fachverbandes in den vergangenen Jahren wiederholt die Streichung dieser Verpflichtung zur jährlichen Inflationsanpassung der Tarife (Tarifvalorisierung) gefordert.

Für das Jahr 2025 hält Klimaministerin Gewessler allerdings an der Valorisierung der Mauttarife für LKW fest. Somit droht eine Erhöhung der Mauttarife um bis zu 12,6 Prozent. Eine Kostenexplosion wäre die Folge, denn auch der CO2-Preis wird per Anfang 2025 auf 55 Euro pro Tonne ansteigen, wodurch die Treibstoffpreise wieder teurer werden.

Fischer: Ministerin hält an realitätsfernen Vorstellungen fest

„2024 wurde die Valorisierung ausgesetzt, um die Mautkosten abzufedern. Das ist auch für 2025 enorm wichtig, da die Kostenrealitäten für viele in unserer Branche nicht darstellbar sind. Umso ernüchterter stellen wir fest, dass die Ministerin lieber an einer realitätsfernen Vorstellung festhält anstatt die Versorgungssicherheit zu gewährleisten“, erklärt Markus Fischer, Fachverbandsobmann des Güterbeförderungsgewerbes der Wirtschaftskammer Österreich.

Die Konsequenzen einer solchen Erhöhung wären weitreichend und dramatisch: Nicht nur lassen sie als Inflationstreiber die Preise für die Branche und auch die Bevölkerung in die Höhe schnellen, auch Österreichs Wettbewerbsfähigkeit als Wirtschaftsstandort würde weiter geschädigt. „Die Güterbeförderungsbranche ist mit der Mauterhöhung massiv gefährdet. Die hohe Abgabenlast bedroht die Existenzen und Arbeitsplätze von rund 80.000 Beschäftigten bundesweit“, warnt Fischer.

Auch die Versorgungssicherheit mit Produkten des täglichen Lebens sowie Medikamenten könnte ohne die Güterbeförderung bundesweit nicht aufrechterhalten werden. „Trotz der immer schwierigeren Bedingungen und der steigenden Kosten sind unsere Unternehmen tagtäglich auf Österreichs Straßen unterwegs, damit das Land am Laufen bleibt“, so Fischer.

Österreichs Maut ist EU-weit am höchsten

Erschwerend kommt hinzu, dass die Mauttarife in Österreich schon jetzt EU-weit mit Abstand die höchsten sind. Für die Autobahnen- und Schnellstraßen-Betreibergesellschaft ASFINAG wäre das Aussetzen der Inflationsanpassung hingegen leicht verkraftbar. „Rund 1,7 Milliarden Euro machen die LKW-Mauterlöse der ASFINAG schon jetzt jedes Jahr aus. Für Neubau und bauliche Erhaltung von Autobahnen und Schnellstraßen gibt sie im gleichen Zeitraum rund 400 Millionen Euro weniger aus. Wofür wir als Güterbeförderungsgewerbe hier zusätzlich rund 200 Millionen Euro mehr zahlen sollen, ist nicht darstellbar. Schon jetzt leisten wir weit mehr als einen fairen Beitrag“, bekräftigt Fischer.

Appell: Kostenrealitäten anerkennen und Notbremse ziehen

Sollte die Verordnung wie geplant in Kraft treten, könnte der Schaden für die Branche und die Wettbewerbsfähigkeit irreparabel sein. Daher appelliert Fischer abermals an Verkehrsministerin Leonore Gewessler, in konjunkturell schwierigen Zeiten im Sinne der Bevölkerung und Gesellschaft zu handeln: „Erkennen Sie die wirtschaftlichen Realitäten an, ziehen Sie die Notbremse und setzen Sie die Mauterhöhung für 2025 aus!“, appelliert Fischer. (PWK392/HSP)

FV Güterbeförderungsgewerbe dankt der Branche - ohne LKW-Fahrer:innen wäre Logistik vielerorts angesichts des Jahrhunderthochwassers möglicherweise noch stärker beeinträchtigt

In den letzten Tagen wurden viele Teile unseres Landes von einem verheerenden Jahrhundertregen heimgesucht, der zahlreiche Regionen unter Wasser gesetzt und das Leben vieler Menschen und Unternehmen massiv beeinträchtigt hat. Auch viele Straßen wurden unpassierbar. „Inmitten dieser Krisensituation war eine Berufsgruppe trotz aller Widrigkeiten unermüdlich im Einsatz: unsere Transportunternehmen und LKW-Fahrer:innen. Sie sorgen, oft unter extremen Bedingungen, dafür, dass wichtige Güter – seien es Lebensmittel, Produkte für die medizinische Versorgung oder andere dringend benötigte Waren – rechtzeitig ans Ziel gelangen. Dieser Einsatz verdient unseren Respekt. Durch ihre Arbeit haben sie nicht nur geholfen, die Versorgung der Bevölkerung aufrechtzuerhalten, sondern auch den wirtschaftlichen Schaden vieler Unternehmen minimiert, die auf zuverlässige Lieferungen angewiesen sind“, sagt Markus Fischer, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderungsgewerbe der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ).

„Ihr Engagement, Ihre Professionalität und Ihre Bereitschaft, unter schwersten Bedingungen zu arbeiten, sind ein starkes Zeichen für Zusammenhalt und Solidarität in unserer Gesellschaft“, so Fischer, der zudem betont: „In diesen schweren Stunden sind unsere Gedanken bei den vom Hochwasser Betroffenen, die jede mögliche Unterstützung brauchen.“

Der Fachverband Güterbeförderungsgewerbe spricht daher seine tiefste Dankbarkeit für diese Unterstützung in Krisenzeiten aus: „Neben den Blaulichtorganisationen, dem Bundesheer und allen zivilen Hilfskräften möchten wir uns als Branche bei allen Transportunternehmen und ihren Fahrer:innen und Fahrern ausdrücklich bedanken. Ohne ihren Einsatz wäre die Logistik vielerorts noch mehr beeinträchtigt“, betont Fischer. (PWK340/DFS)

↑
FV Güterbeförderungsgewerbe dankt der Branche - ohne LKW-Fahrer:innen wäre Logistik vielerorts angesichts des Jahrhunderthochwassers möglicherweise noch stärker beeinträchtigt
OTS, 17. September 2024



Werde Teil unserer Facebook-Community

<https://www.facebook.com/austrotrucker>

Gerne veröffentlichen wir auch deine Story auf unserer „austrotrucker-Seite“. Schicke uns deinen Beitrag per Mail an: gueterbefoerderung@wkstmk.at

←
WKÖ-Fischer: Mauterhöhung ab 2025 gefährdet die Güterbeförderungsbranche massiv
OTS, 31. Oktober 2024

Veritas VERITAS ASSURANCE GROUP

**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

BVH
Strempl GmbH

- 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**



winkler **SCHNELL UND ZUVERLÄSSIG GELIEFERT.**

175,- €



STARTERBATTERIEN, NFZ

Plattenaufbau Schaltung: 3

Kapazität (Ah)	Kälteprüfstrom (A)	Norm DIN	Länge x Breite x Höhe (mm)	Artikel-Nr.
225	1150	72511	517x273x240	721 000 084 03

199,- €



STARTERBATTERIEN, PROMOTIVE SILVER

Spannung (V): 12 • Schaltung: 3 • Typ Bodenbefestigung: B00

Kapazität (Ah)	Kälteprüfstrom (A)	Norm DIN	Länge x Breite x Höhe (mm)	Artikel-Nr.
225	1150	72511, 72512	518x276x242	721 000 127 33

DIE LIEFERMÖGLICHKEITEN:



TAGESTOUR*

Bestellung: Mo. – Fr. 7:30 – 18:30 Uhr
Lieferung: zweimal täglich



NACHTEXPRESS

Bestellung: Mo. – Fr. 7:30 – 18:30 Uhr
Lieferung: am nächsten Morgen



ABHOLMARKT

Bestellung: Mo. – Fr. 7:30 – 18:00 Uhr



PAKETDIENST

Bestellung: Mo. – Fr. 7:30 – 18:00 Uhr
Lieferung: Lieferung am nächsten Tag

* innerhalb des Einzugsgebiets der winkler Niederlassungen

ab 80,- €



SCHEIBENFROSTSCHUTZ

greift Lacke und Polycarbonatscheiben nicht an, fächerdüsengeeignet, Gefrierschutz im 1:1-Mischungsverhältnis bis -20 °C, im 2:1-Mischungsverhältnis bis -30 °C

Volumen (l)	Gebinde	Artikel-Nr.	Preis €/St.
60	Kunststoffkanister	490 002 553 00	80,00
208	Kunststofffass	490 002 554 00	235,00

Immaterielle und Änderungen vorbehalten. Preise exkl. MwSt., zzgl. Versandkosten. Angebot nur gültig in Österreich und der Steiermark bis 28.02.2025. Nur solange Vorrat reicht.

UNSERE PARTNER:



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

winkler.com /// shop.winkler.com

winkler
Das passt.