

VOLLE FAHRT

VOL. 3 / 2024

Das Magazin der steirischen Frächter



WIRTSCHAFTSKAMMERWAHL 2025

**NOVELLE ABFALL-
WIRTSCHAFTSGESETZ**
SEITE 12

**DEUTSCHLAND –
ÄNDERUNGEN BEI DER LKW-MAUT**
SEITE 38



JETZT MIT KOSTENLOSEM
**FÖRDER
CHECK**



**Für anspruchsvolle Transportaufgaben.
100 % elektrisch.**

eDELIVER 7

**Jetzt ab € 32.116,-
netto inkl. E-Förderung***

maxus-motors.at

VOGL+co
BUSINESS CENTER | Wiener Straße 301
8051 Graz
Tel. +43 (0) 316 680005-3305
businesscenter@vgl-auto.at

*Unverbindlich empfohlener Aktionspreis netto für Neuwagen und Tageszulassungen (je nach Verfügbarkeit). Preis beinhaltet 5% Aktionsrabatt, Flottenbonus klein (0 bis 3 Fahrzeuge im Fuhrpark) und € 2.000,- E-Mobilitätsbonus exkl. MwSt sowie 30% vom tatsächlich bezahlten Nettobetrag (abzüglich Sonderausstattung) bzw. bis zu € 8.000,- Förderung seitens Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, sämtliche Details dazu unter www.umweltfoerderung.at. E-Mobilitätsbonus gültig für E-LKW mit reinem Elektroantrieb (BEV). Der Preisvorteil bezieht sich auf die Höhe des E-Mobilitätsbonus (Herstelleranteil + staatlicher Anteil). Förder-Check: Jetzt kostenlosen Förder-Check beim Kauf eines MAXUS Modells erhalten. Nähere Informationen auf maxus-motors.at/aktionen/. Nähere Infos bei Ihrem MAXUS Partner. Symbolabbildungen, Satz- und Tippfehler vorbehalten.

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

In den nächsten Monaten bestimmen Wahlen unsere Zeit. Die Nationalratswahl wirft bereits ihre Schatten voraus. Auch für uns Transporteure ist es ein wichtiger Termin, denn da werden auch die Weichen im Verkehrsministerium neu gestellt. Ich möchte nicht den Teufel an die Wand malen, aber wenn man bedenkt, dass man schon vor Jahren bei Werner Faymann und Doris Bures gemeint hat, es kann nicht mehr schlechter werden, so hat man für die Transportwirtschaft mit Ministerin Leonore Gewessler den absoluten Tiefpunkt erreicht. Für sie sind die Transporte auf der Straße ein lästiges Übel und die Transporteure das buchstäbliche rote Tuch beim Stierkampf: Der dringend erforderliche Ausbau der A9 Richtung Süden wurde verhindert, die NoVA für die Kleintransporter eingeführt, was uns sehr viel Wettbewerbsfähigkeit gekostet hat, und die CO₂-Steuer wurde eingeführt, in einer Zeit, wo die Inflation Monat für Monat in neue Höhen gestiegen ist. Auch die Straßenmaut, die ohnehin in Österreich seit Jahren europaweit

die höchste war, wurde weiter angehoben ... Das Gute: Ohne Transporteur geht es nicht, und einige Erfolge konnten wir trotz Gegenwind dennoch für die Branche einfahren: So ist es uns gelungen in den Energiekostenzuschuss auch den Diesel für die Transporteure miteinzubeziehen. Auch die Mautvalorisierungen konnten durch unseren Verhandlungserfolg 2024 gesenkt werden und die tatsächliche Mautsteigerung fiel moderater aus. In der Causa Renaturierungsgesetz hat Gewessler mit ihrem Alleingang den Bogen wohl endgültig überspannt. Man darf daher leicht optimistisch gespannt auf die nächste Regierung sein, denn die grüne Ministerin wird aller Wahrscheinlichkeit nach so oder so darin nicht mehr vorkommen ... Gewählt wird auch im Frühjahr 2025! Da stehen die alle 5 Jahre stattfindenden Wirtschaftskammerwahlen an. Um eine möglichst hohe Schlagkraft zu erzielen, ist jede abgegebene Stimme wichtig. Bitte gehen



Obmann Peter Fahrner

auch Sie wählen. Für einen sicheren Wirtschaftsstandort, für bessere Rahmenbedingungen und eine starke Interessenvertretung. Freilich ist die Fachgruppe für ihre Mitglieder jederzeit Ansprechpartner und um Lösungen für die Branche bemüht – gestern, wie auch heute, wie auch in Zukunft –, nur mit einer höheren Wahlbeteiligung ist Interessenpolitik gewichtiger und einfacher.

In diesem Sinne wünsche ich euch einen guten Start in den Herbst und würde mich freuen, wenn wir uns am 1. Februar 2025 noch vor der WKO-Wahl am Nachmittag im Messecenter Graz sehen. Denn da findet wieder unsere Fachgruppentagung statt 😊 Einladungen werden rechtzeitig an euch versendet.

Euer Obmann
Peter Fahrner

Inhalt

Fachgruppe aktuell

Anfang 2025 stehen die Wirtschaftskammerwahlen vor der Tür	5
Steirische Landtagswahl 2024	6
Raus aus dem Toten Winkel!	10

Verkehrsinformation national

Novelle Abfallwirtschaftsgesetz	12
Europäische Kommission: Delegierte Verordnung	13
Information zur korrekten Einstufung von PVC-Fensterprofilabfällen und anderen Hart-PVC-Abfällen im Fall der grenzüberschreitenden Verbringung	18
eCRM Zusatzprotokoll ratifiziert	20
Erlass: Ausnahme von Lenk- und Ruhezeiten gemäß Art. 14 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 für Fahrzeuge, die für Aufräumarbeiten nach Unwettern in Salzburg und Tirol eingesetzt wurden	22
Testbetrieb für Zweispurigkeit auf Luegbrücke startete im Juli	26
ORF-Information	27
Öffentliches Impfprogramm Influenza – betriebliches Impfen	28
Erweiterung der 4-card Registrierungsstellen	28
ÖGK bietet unbürokratische Sofort-Hilfe für vom Hochwasser betroffene Unternehmen	28
Lkw-Bestandsstatistik 2023	30
Bundesgesetzblatt: Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967	34

Verkehrsinformation international

Deutschland:	Änderungen bei der Lkw-Maut	38
Polen:	Neue Umweltzone (LEZ) in Warschau	38
Rumänien:	e-Transport System – aktueller Stand	39
Ukraine:	Aktualisierung und Präzisierung betreffend die Verwendung von Fahrzeugen aus der Ukraine	40
Russland:	Restriktive Maßnahmen – Berichtigung der Verordnung (EU) 2024/1745	41

Transport Service

Dr. Peter Tropper: Blick nach Brüssel: Der elektronische Frachtbrief wird endlich auch in Österreich Realität	42
Europäischer Datenschutzausschuss: Datenschutzleitfaden für kleine Unternehmen	43
Information der Datenschutzbehörde über im Umlauf befindliche Abmahnschreiben	44
Nationaler Klimaplan 2030	44
Rückforderung Netzzutrittsentgelt	45
Transporteure A-Z: Melden auch Sie sich an!	45
RA Mag. Christoph Rappold: Stop & Go?	46
Neues Service-Angebot der WKO Steiermark für Betriebsanlagengenehmigungen	48
Grundumlage	48
E-Zustellungen – USP Unternehmerserviceportal	49
Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex – Kleintransportgewerbe	51
Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich	51
Online-Lkw-Kalkulationstool inklusive Downloadmöglichkeit	51
Pfuscherbekämpfung: Meldungen online möglich	51

Boxen stopp

WKO-Benutzerverwaltung: www.meinwko.at	52
FRIENDS on the Road: Gemeinsames Auftreten ist das Gebot der Stunde – jetzt Logcom-Mitglied werden!	52
Termine: Fachliche Vorbereitung auf die Eignungsprüfung im Güterbeförderungsgewerbe	54
Werde Teil unserer Facebook-Community	54
Termine: Nächste Fachgruppentagung	55
Transporteure A-Z: Melden auch Sie sich an!	35
Transportrait: Erwin Nuster	56
Transporteure auf medialem Überholkurs	58

Impressum: Volle Fahrt – Ausgabe 71
 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 © Robert Kneschke/adobestock.com; 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/ARF/ige Bilder



Anfang 2025 stehen die Wirtschaftskammerwahlen vor der Tür

Im 5-Jahres-Rhythmus werden die heimischen Unternehmen im Rahmen der Wirtschaftskammerwahlen zur Wahlurne gebeten, um ihre Interessenvertretung zu wählen.

Im März 2025 ist es wieder so weit: dann werden die Funktionärinnen und Funktionäre aller Fachorganisationen und Wirtschaftskammern neu gewählt. Die Wahlen erfolgen hier auf Basis des allgemeinen, gleichen und geheimen Verhältniswahlrechts. Einzig und allein die Fachgruppenausschüsse und Fachvertreter:innen im Bereich der Landeskammern werden direkt von den Mitgliedern gewählt. Dieser Ablauf wird als Urwahl bezeichnet. Die restlichen Wahlvorgänge wie die Fachverbandsausschüsse selbst, die Spartenkonferenzen, das Wirtschaftsparlament usw. erfolgen indirekt und werden auf Basis des Urwahlergebnisses besetzt. Die

Präsidentin oder der Präsident werden so wie die Vizepräsidentinnen und/oder Vizepräsidenten vom Wirtschaftsparlament gewählt.

Wer ist wahlberechtigt?

Bei den Wirtschaftskammerwahlen sind alle Mitglieder der Wirtschaftskammer wahlberechtigt. Juristische Personen und sonstige Rechtsträger üben ihr Wahlrecht durch einen bevollmächtigten Vertreter aus.

Sowohl in der WKÖ als auch in allen Landeskammern wird dazu eine Hauptwahlkommission eingerichtet. Ihr obliegt die Durchführung und Leitung der Wahlen. Zweigwahlkommissionen, die für alle Sprengele errichtet werden, haben für die korrekte Durchführung der Stimmabgabe zu sorgen. Die Zählung aller Stimmen erfolgt zentral, danach wird die Mandatsverteilung in allen Fachgruppen und Fachvertretungen festgestellt. Die Mandatermittlung erfolgt sodann nach dem sogenannten d'Hondtschen Verfahren. Dabei

werden die Stimmen durch 1, dann 2, dann 3 usw. dividiert und nach den Größen der Zahlen die Mandate verteilt. Hierbei ist auch eine Minderheitsbestimmung zu berücksichtigen: Hat nämlich eine Wählergruppe mindestens fünf Prozent der Stimmen, aber kein Mandat erreicht, erhält sie dennoch ein Mandat, das sogenannte Minderheitsmandat.

Warum unbedingt Wahlberechtigung nutzen?

Je höher die Wahlbeteiligung ist, desto mehr Stimmkraft hat die Wirtschaftskammer etwa bei der Verhandlung mit der Regierung, den Ministerien und den Behörden. Wurden viele Stimmen abgegeben, kann die Wirtschaftskammer diese Stimmen auch bei Verhandlungsgesprächen geltend machen. Nachdem die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft ständig Veränderungen unterliegen, ist es wichtig, mit Stimmgewalt sprechen zu können. Daher zählt jede Stimme! Gehen auch Sie zur Wirtschaftskammerwahl im Frühjahr 2025.

Steirische Landtagswahl 2024:

Wir haben bei den Parteien zu Lkw-Themen nachgefragt!



Am 24. November 2024 wählt die Steiermark einen neuen Landtag und wir alle – so wir wahlberechtigt sind – sind aufgefordert unsere Wählerstimme für eine politische Partei entsprechend abzugeben.

Wofür ist der steirische Landtag zuständig?

Die Aufteilung der Kompetenzen und Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern ist ganz grundlegend in der österreichischen Bundesverfassung (B-VG iGF.) festgelegt und auf der steirischen Landesebene regelt dies weiterführend das „Landes-Verfassungsgesetz (2010)“ (LGBl. 77/2010 iGF.). Dabei gilt, dass „die Gesetzgebung der Länder [...] von den Landtagen ausgeübt (wird)“ (Art. 95. (1) B-VG).

Der steirische Landtag selbst besteht aus insgesamt 48 Abgeordneten, wobei dieser bzw. die Abgeordneten für eine (reguläre) Periode von 5 Jahren gewählt ist/sind (Art. 10 (1) und Art. 12 (1) L-VG 2010). Aktuell hat der steirische Landtag insgesamt 6 Landtagsklubs (mindestens 2 Abgeordnete sind hierfür erforderlich), nämlich von ÖVP, SPÖ, FPÖ, GRÜNE, KPÖ und NEOS und die steirische Landesregierung (bzw. die Landesräte) unter Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler (ÖVP) besteht (derzeit) aus Mitgliedern von ÖVP und SPÖ.

Was sagen die steirischen Landtagsklubs zu Lkw-Themen?

Als Interessenvertretung für die steirischen Transporteure haben wir bei den Landtagsklubs der genannten Parteien nachgefragt, und zwar weil wir natürlich wissen wollen, wie sich diese zu bestimmten Lkw-Themen

positionieren. So haben wir nachfolgende **4 Fragen zu 4 verschiedenen Themen** gleichlautend an alle Landtagsklubs gestellt:

- 1. Fahrverbote:** „Die steirischen Transporteure sind Dienstleister für Wirtschaft und Bevölkerung, dennoch werden ihre Transportwege durch Lkw-Fahrverbote am niederrangigen Straßennetz erschwert und Umwegverkehre mit zusätzlichen CO₂-Emissionen sind oftmals die Folge: Wie könnte man dieses Thema aus Ihrer Sicht zufriedenstellend – auch für die steirische Transportwirtschaft – diskutieren?“
- 2. Flächendeckende Lkw-Maut:** „Wie stehen Sie zum Thema „flächendeckende Lkw-Maut“, also auch eine Bemannung des niederrangigen Straßennetzes in der Steiermark?“
- 3. Fahrermangel:** „Die steirischen Transporteure suchen oftmals nach geeignetem Fahrpersonal und möchten gerne junge Menschen und besonders Frauen für den Lkw-Fahrerberuf begeistern. Könnten Sie sich eine Landesförderung für den Führerscheinerwerb (Klasse C+E) und/oder die Förderung der Fahrerqualifizierung (C 95) vorstellen?“
- 4. E-Lkw:** „Die Investitionen in neue Antriebstechnologien (z.B. E-Lkw) sind mit enormen Mehrkosten verbunden, zudem ist eine

öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Lkw nicht bis kaum vorhanden. Welche Pläne haben Sie für die Errichtung von öffentlichen Ladestationen für E-Lkw und könnten Sie sich eine Landesförderung für den Kauf von E-Lkw vorstellen?“

Die Antworten der Parteien im Detail

An dieser Stelle möchten wir uns ausdrücklich für die Unterstützung und Beantwortung der Fragestellungen bedanken. Erfreulicherweise haben alle Parteien ihre jeweiligen Positionen mitgeteilt. Nachfolgend stellen wir Ihnen gerne die eingegangenen Antworten der Parteien wörtlich (ohne Wertung) zur Verfügung, so dass Sie sich als Transporteur selbst ein entsprechendes Bild machen können.

1. Fahrverbote

FPÖ: „Jegliche Fahrverbote, die aus klima-ideologischen Gründen erlassen werden, um den Lkw-Verkehr einzuschränken, sind aus freiheitlicher Sicht klar abzulehnen. Der Fokus ist vielmehr auf einen entsprechenden Ausbau des übergeordneten Straßennetzes zu legen. Geplante Projekte wie beispielsweise der dreispurige Ausbau der A9 Pyhrn Autobahn im Süden von Graz oder der Lückenschluss der S36 Murtal Schnellstraße müssen umgehend wiederaufgenommen bzw. umgesetzt werden.“

Foto: © JPR/AdobeStock.com



GRÜNE: „Innovative österreichische Transport- und Speditionsunternehmen investieren bereits jetzt neben dem traditionellen Lkw-Bereich in Zukunftsfelder des Waren-Zulieferbereichs. Sie beteiligen sich direkt oder indirekt an Bahnlogistikunternehmen. Gleichzeitig arbeiten sie mit Hochdruck an der Nutzung schadstoffarmer Antriebstechnologien. Diese ambitionierten Schritte und Investitionen sind äußerst begrüßenswert. Dennoch darf nicht ausgeblendet werden, dass der Mautausweichverkehr klare Beschränkungen braucht. Gerade die Tourismuswirtschaft in der Steiermark drängt gemeinsam mit den Grünen für Fahrverbote in Tourismusgebieten, um die heimische Tourismuswirtschaft qualitativ zu sichern zu können. Der Dialog mit der Transportwirtschaft ist uns natürlich sehr wichtig. Er muss aktiv und zielführend geführt werden.“

KPÖ: „Eine ernsthafte Diskussion bedarf einer breiteren Konzeptualisierung des Gütertransportwesens in der Steiermark. Zum einen muss klar sein, dass der Gütertransport vermehrt auf die Schiene verlagert werden muss. Der Gütertransport wird in den nächsten Jahrzehnten deutlich wachsen und die Straßeninfrastruktur in der Steiermark wird das langfristig nur durch eine Entlastung durch die Schiene stemmen können. Ziel soll es sein, so viele Kilometer wie möglich auf die Eisenbahn zu verlegen.“

Foto: © Vector Tradition/AdobeStock.com

NEOS: „Der Ärger der Transporteure und Frächter wegen längeren Wegen und komplizierter Fahrplanung aufgrund von Fahrverboten ist verständlich. Hier braucht es bessere Koordination. Jedoch sind Fahrverbote in gewissem Ausmaß ebenfalls verständlich, um am niederrangigen Straßenverkehr für mehr Sicherheit und Verkehrsberuhigung zu sorgen. Es braucht endlich auch digitale Fahrverbote in Österreich. Wir NEOS würden befürworten, wenn verstärkt höherrangige Gütertransport auf die Schiene verlegt werden kann, dies würde zum einen das Problem überlasteter Straßen mindern und zum anderen die CO₂-Emissionen reduzieren.“

SPÖ: „In der Steiermark kommt es auf gewissen niederrangigen Straßen bei winterlichen Verhältnissen immer wieder zu Unfällen mit Lkws, wodurch vor allem die Bevölkerung und die betroffenen Feuerwehren leiden. Daraus resultierend gab und gibt es von Seiten der betroffenen Anrainerinnen und Anrainer den Wunsch an die Politik, Maßnahmen zu ergreifen. Bei all den bisher getroffenen Maßnahmen war und ist es das Ziel die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Gleichzeitig wurde und wird stets darauf geachtet, dass dies nicht am Rücken der lokalen Wirtschaft herbeigeführt wird. Ziel von Lkw-Fahrverboten ist stets die Steigerung der Lebensqualität der Bevölkerung und der Verkehrssicherheit.“

ÖVP: „Lkw-Fahrverbote im niederrangigen Straßennetz – mit der Ausnahme von Ziel- und Quellverkehr – haben primär den Grund einerseits hohe Tonnagen auf den Hauptverkehrsrouten zu halten, um den Straßenzustand so lang als möglich gut zu erhalten und andererseits Anrainerinnen und Anrainer vor Lärm- und Schmutzbelästigungen, aber vor allem Kinder vor den Gefahren des Lkw-Verkehr auf und neben Straßen bestmöglich zu schützen.“

2. Flächendeckende Lkw-Maut

FPÖ: „Die FPÖ spricht sich klar gegen die Einführung einer flächendeckenden Lkw-Maut aus. Eine weitere Verteuerung des Transports hätte negative Auswirkungen für den Wirtschaftsstandort Steiermark und trifft letzten Endes die Konsumenten, da die Kosten entsprechend weiterverrechnet werden würden. Gerade im Verkehrs- und Mobilitätsbereich sind Entlastungen längst überfällig. Die CO₂-Steuer muss aus freiheitlicher Sicht ersatzlos abgeschafft und die Mineralölsteuer massiv gesenkt oder sogar ganz ausgesetzt werden.“

GRÜNE: „Ganz grundsätzlich brauchen wir Kostenwahrheit im Verkehr, wie es nahezu alle Fachleute in ganz Europa faktenbasiert einfordern. Eine flächendeckende Lkw-Maut ist eine Voraussetzung für diese Kostengerechtigkeit. Das höherrangige ⇒

Straßennetz ist bereits bemautet, und die Erfahrung zeigt, dass Verkehrsströme deshalb ausweichen. Dadurch leiden Länder und Gemeinden nicht nur an den Emissionen, sondern vor allem an hohen Kosten für den Straßenerhalt. Es stellt sich zurecht die Frage, ob es wirtschaftlich vertretbar ist, diese Kostenlawine ohne Mitfinanzierung durch die Nutzer einfach pauschal auf die Allgemeinheit abzuwälzen. Was wir brauchen, ist also ein gerechtes Mautsystem über das gesamte Straßennetz in Österreich.“

KPÖ: „Die KPÖ steht einer flächendeckenden Lkw-Maut positiv gegenüber. In der Schweiz wird bereits seit dem Jahr 2001 auf allen Straßen eine Lkw-Maut eingehoben. In Österreich bezahlen Lkw über 3,5 Tonnen nur auf Autobahnen und Schnellstraßen – und damit nur auf zwei Prozent des Straßennetzes – Maut. Die Einführung einer Lkw-Maut auf allen Straßen nach Schweizer Vorbild könnte einen wirksamen finanziellen Beitrag zur dringend nötigen Sanierung des bestehenden Straßennetzes darstellen. Daher stellt die Lkw-Maut eine notwendige Maßnahme dar, die auch leistbar erscheint. Der Anteil der Transportkosten am Preis von Produkten des täglichen Bedarfs ist in Österreich relativ gering. Die errechnete Preiserhöhung durch eine flächendeckende Lkw-Maut würde rund 0,14 Prozent betragen, gleichzeitig aber die allgemeinen Kosten um hunderte Millionen verringert.“

NEOS: „Wir sind gegen die flächendeckende Lkw-Maut auf dem niederrangigen Straßennetz in der Steiermark. Dies führt nur zu Mehrkosten für Betriebe und Konsumenten. Gerade in wirtschaftlich so angespannten Zeiten ist diese Zusatzbelastung vehement abzulehnen.“

SPÖ: „Die steirische SPÖ steht einer Umsetzung der flächendeckenden Maut weiterhin grundsätzlich positiv gegenüber. Die Einführung einer sol-

chen Maut macht jedoch nur dann Sinn beziehungsweise ist nur umsetzbar, wenn sie in allen Bundesländern gleichzeitig eingeführt wird. Wir plädieren daher für eine österreichweite Lösung und Umsetzung. Wichtig wäre uns auch, dass die eingenommenen Mittel zweckgebunden in die Straßenerhaltung fließen.“

ÖVP: „Um auf die Antwort zur ersten Frage zurückzukommen, Lkw-Fahrverbote im niederrangigen Straßennetz mit der oben genannten Ausnahme für Ziel- und Quellverkehr sollten ausreichen, um das niederrangige Straßennetz gut erhalten zu können, die Sicherheit der Anrainer zu gewährleisten und „Mautflucht“ von Autobahnen und Schnellstraßen zu verhindern. Eine flächendeckende Lkw-Maut wäre eine zusätzliche finanzielle Belastung für die Frächterinnen und Frächter. Und würde am Ende wahrscheinlich auch zu einem gewissen Grad auf die Kundinnen und Kunden überwältigt werden und zu höheren Preisen des (beförderten) Produkts führen. Aus unsere Sicht also keine gute Lösung.“

3. Fahrermangel

FPÖ: „Wir sind in Österreich im Bereich des Lkw-Fahrerberufes stark von Personen aus dem Ausland abhängig. Neben einer Verbesserung der Rahmenbedingungen in diesem Beruf braucht es aus freiheitlicher Sicht eine Ausbildungsoffensive im Kampf gegen den Fachkräftemangel. Der vermeintliche Lösungsansatz der Regierungsparteien, auf ausländische Arbeitskräfte zu setzen, ist kurzfristig, schadet unserem Sozialsystem und ist unfair gegenüber der eigenen Bevölkerung. Vielmehr gilt es die Investitionen in die heimischen Arbeitskräfte zu erhöhen.“

GRÜNE: „Ja, eine solche Förderung wäre sehr begrüßenswert. Wir finden qualifizierte Fahrerinnen und Fahrer

sehr wichtig, denn LKW – mit verschiedenen Antriebssystemen – werden auch in Zukunft eine wesentliche Rolle in der Versorgung spielen. Dabei muss gerade auch die Verkehrssicherheit im Fokus stehen, weshalb wir hier sehr aufgeschlossen gegenüber gezielten Fördermaßnahmen sind. Außerdem ist es ein wesentliches Anliegen, Frauen dazu zu ermutigen, gerade jene Berufe zu ergreifen, in denen sie derzeit noch unterrepräsentiert sind. Wir sehen das sehr positiv und als einen gesellschaftlich wertvollen Beitrag.“

KPÖ: „Verbesserungen der Arbeits- und Einkommensbedingungen für die Beschäftigten in der Güterbeförderung sind der optimale Anreiz, den Lkw-Fahrerberuf für junge Menschen attraktiv zu machen. Für Führerschein und Fahrerqualifizierung sind sehr hohe Kosten für Einzelpersonen fällig. Das Land könnte durchaus einen Beitrag zu den Kosten leisten, um junge Menschen oder Quereinsteiger bei der Berufsausbildung zu unterstützen. Allerdings sind wir ebenso der Ansicht, dass die Transportunternehmen sich an einer solchen Förderung beteiligen sollten, wenn sie von gut ausgebildeten und langfristig tätigen Arbeitskräften profitieren wollen.“

NEOS: „Der Fachkräftemangel breitet sich in Österreich leider immer stärker aus und zieht sich mittlerweile über viele Branchen. Wir halten nichts von unkoordinierten Alleingängen einzelner Bundesländer. Es wird eine koordinierte bundesweite Strategie (unter Rücksichtnahme auf die jeweiligen regionalen Gegebenheiten) zur Bekämpfung des Fachkräftemangels – möglicherweise auch in der Branche der Transporteure – und damit umfangreiche Reformen brauchen. Zum Beispiel setzen wir uns deswegen für eine mutige Reform der Rot-Weiß-Rot-Karte ein. Des Weiteren bräuchte es eine EU-weite Koordinierung der Mangel-

berufslisten und freien Zugang zum österreichischen Arbeitsmarkt für Asylwerbende nach drei Monaten.“

SPÖ: „Die Unterstützung der Wirtschaft Fachkräfte zu finden und gleichzeitig möglichst viele Menschen für Berufe zu begeistern ist für die Steiermark von enormer Bedeutung. Daher braucht es stets Initiativen, um nachhaltig dem Arbeitskräftemangel in vielen Branchen entgegenzuwirken. Besonders erfreulich für die Transportbranche ist beispielsweise das Projekt „AMS-Driver“, mit dem es gelungen ist rund 200 Personen zu neuen Lkw- und Busfahrer:innen auszubilden.“

ÖVP: „Eine Förderung für den Führerscheinwerb, also eine Bezuschussung ist wahrscheinlich keine ausreichende Maßnahme, junge Menschen für den Lkw-Fahrerberuf zu begeistern. Vielmehr sind es oft die Rahmenbedingungen, die vor allem junge Frauen davor abschrecken. Lange von zuhause weg zu sein oder auf (Autobahn)Parkplätzen zu schlafen ist vermutlich für junge Frauen nicht gerade reizvoll. Was man aber durchaus beobachten kann, dass viele Frauen inzwischen im Linien- und Reisebusverkehr als Fahrerinnen tätig sind. Es scheint also weniger am Fahren mit großen, schweren Fahrzeugen zu scheitern, als an anderen Rahmenbedingungen.“

4. E-Lkw

FPÖ: „Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität macht ohne gesicherte Stromversorgung wenig Sinn. Die mangelnde Verfügbarkeit von günstigem Strom stellt neben

Rohstoffproblemen und dem Kostenfaktor eines der Haupthindernisse im auferlegten Umstieg auf Elektromobilität dar. Ohne Verbrennungsmotor bleibt Mobilität in Europa nicht gewährleistet und leistbar, weshalb die FPÖ für Technologieoffenheit, von Wasserstoff bis hin zu modernen Verbrennermotoren, eintritt.“

GRÜNE: „Wir halten es für ganz wesentlich, in diese Zukunftstechnologie zu investieren. Diese Entwicklung darf nicht verschlafen werden, damit wir international konkurrenzfähig bleiben. Vor kurzem besuchte ich mit Bundesministerin Leonore Gewessler in Bruck an der Mur die Firma Innofreight. Dort haben wir ein innovatives Projekt steirischer Unternehmen besucht, mit Fokus auf E-Lkw-Transporte vom Bergbaustandort bis zur Bahnverladestelle. Auch Ladeinfrastruktur ist dabei ein wesentlicher Bestandteil. Das zeigt, dass solche Projekte selbstverständlich förderungswürdig sind. Wichtig ist dabei, dass sich Bund und Länder aufeinander abstimmen. Damit schaffen wir die Möglichkeit, neuen Logistik- und Transporttechnologien einen neuen Schub zu geben.“

KPÖ: „Der Ausbau von Ladeinfrastruktur ist unumgänglich und sollte im Rahmen eines Investitionsprogramms an jeder Raststation implementiert werden. Teilförderungen beim Ankauf von neuen E-Lkw-Flotten sind nur unter Beteiligung von EU und Bund vorstellbar.“

NEOS: „Die aktuelle Förderschiene des Bundes zur Anschaffung von emissionsfreien Nutzfahrzeugen und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur läuft noch bis Mitte 2026. Diese

muss jedenfalls auf ihre Treffsicherheit überprüft werden, bevor es etwaige Landesförderungen gibt. Wir sehen die Politik in der Verantwortung, die richtigen Rahmenbedingungen für einen schnellen Umstieg auf emissionsfreie Mobilität zu schaffen, und sind im Sinne von mehr Haushaltsdisziplin bei wenig zielgerichteten und treffsichereren Förderprogrammen skeptisch. Auch in der Steiermark muss die öffentliche Hand die Ziele zum Ausbau der Ladeinfrastruktur (gemäß europäischer Verordnung) zügig und konsequent umsetzen. Leider hinkt auch in diesem Bereich der Ausbau in der Steiermark massiv hinterher.“

SPÖ: „Unser klares Ziel muss es sein, die Ladeinfrastruktur für E-Mobilität in der ganzen Steiermark so weit wie möglich auszubauen, um künftig flächendeckend die Möglichkeit zum Laden zu haben. Förderungen dafür gibt es von Seiten des Landes Steiermark bereits. Eine mögliche Förderung für den Kauf von E-Lkw sehen wir in der Verantwortung des Bundes, vor allem auch um hier österreichweit Klarheit zu schaffen.“

ÖVP: „Der Ausbau von E-Ladeinfrastruktur muss natürlich weiter verbessert werden. Hier bedarf es eines gemeinsamen Schulterschlusses von Bund und Ländern die Anzahl von Ladestationen vor allem auf den Hauptverkehrsrouten noch weiter auszubauen. Eine eigene Landesförderung für den Kauf von E-Lkw ist nicht geplant, es gibt jedoch Bestrebungen, die Förderung des Bundes für Anschaffung und (Aus-)Bau von Ladeinfrastruktur zu evaluieren und möglicherweise noch aufzustocken.“

Foto: © Pexels.com/abestock.com



Raus aus dem Toten Winkel!

Wie bereits in der vergangenen „Vollen Fahrt“ berichtet, hat die steirische Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe mit der steirischen Bildungsdirektion und der Polizei Volksschulen besucht, um Kindern den Toten Winkel zu zeigen und sie vor seinen Tücken zu warnen. Zum Schluss wurde auch ein Kindergarten auf dessen Wunsch in Sankt Georgen besucht. Insgesamt wurden damit 1.101 Kinder in den letzten Monaten von der steirischen Fachgruppe geschult.



Die Volksschulkinder von St. Ruprecht an der Raab wurden von der 1. bis zur 4. Schulklasse zum Toten Winkel geschult.

„Steig in den Lkw ein, nimm Platz auf dem Fahrersitz und schau, ob du deine Schulkameradinnen und -kameraden sehen kannst.“ Mit diesen Worten wurden Volksschulkinder eingeladen, hinter dem Steuer eines Lkw Platz zu nehmen und die Ausmaße des Toten Winkels kennenzulernen. Die Kinder staunten nicht schlecht, weil eine ganze Klasse sich im Toten Winkel verstecken kann. Damit war bewiesen, dass er nicht nur existiert, sondern dass man Abstand halten muss, wenn man an einem Lkw vorbeifährt oder mit dem Rad vorbeifährt. „Insgesamt wurden 24 Volksschulen und ein Kindergarten besucht und geschult“, zeigt sich Frächter-Obmann Peter Fahrner stolz. „Für uns ist es wichtig zu zeigen, dass der Lkw nicht böse ist, sondern dass man ihn braucht, aber dass es halt Flächen rund um den Lkw gibt, die eine Lkw-Fahrerin oder ein Lkw-Fahrer nicht einsehen kann. Da sind dann die Kinder gefragt, auf sicheren Abstand zu gehen“, sagt Fahrner. Lehrpersonal wie Schüler, aber auch die Polizei sowie die steirischen Transporteure haben in dieser Team-Arbeit voneinander profitiert



Mit den Kindergartenkindern von Stank Georgen wurden insgesamt 1101 Kinder für den Toten Winkel sensibilisiert.

und den Verkehr ein wenig sicherer gemacht. Ausschussmitglied und Koordinator des Projektes, Christian Kaufmann, seines Zeichens beherzter Transporteur, war von der Begeisterung der Kinder sehr angetan: „Die Kinderaugen jedes Kindes haben geleuchtet, als sie im Lkw Platz nehmen durften. Viele haben auf die Frage, was das Tollste an dem Tag war, den Blick aus der Fahrerkabine, genannt.“

Erfolg auf allen Linien

Und weil das Projekt als Pilotversuch vorerst vorwiegend auf die Bezirke Deutschlandsberg und Leibnitz beschränkt war, aber so gut angekommen ist, hat sowohl die Bildungsdirektion, als auch die Polizei wissen lassen, dass eine Fortsetzung toll wäre. „Gespräche mit der Bildungsdirektion stehen nach den ersten Wochen nach Schulstart am Plan“, verrät Fachgruppen-Geschäftsführerin Anja Krenn. Eine Fortführung ist nicht ausgeschlossen. Das Wie und das Wo sind noch offen. „Großer Dank geht hier an die Bildungsdirektion, die Polizei, aber ganz besonders an die mitwirkenden Funktionäre des Güterbeförderungsausschusses sowie den mitwirkenden Transporteuren“, so Obmann Fahrner. Er bedankt sich bei Christian Kaufmann, Bernhard Pirker, Markus Pototschnig, Helmut Ofner, Johannes Matzhold, Franz Schadler, Markus Grasmug, Franz Hierzmann, den Firmen Gobly-Heigl, Hierzmann, Pirker, Grasmug, Poscharnegg, Kaufmann, Matzhold, Ofner, Schönberger, Resch, Rössler und Schadler.

FEYERTAG FAHRZEUGBAU TECHNIK



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

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

LKW-AUFBAUTEN • KIPPER • LADEBORDWÄNDE • KRÄNE-SERVICE

HVO 100
REGENERATIV
DIESEL

Einfach tanken
und durchstarten

EnergieDirect

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

*paraffinischer Dieselmotorenkraftstoff nach ÖNORM 15940-XTL



BIS ZU 90% WENIGER CO₂



hohe Performance
und ganzjährige
Kältefestigkeit



lange
Lagerbeständigkeit



sauberer Motor

energiesdirect.at



Novelle Abfallwirtschaftsgesetz – AWG Novelle Digitalisierung im Ministerrat beschlossen

Ende Mai 2024 wurde im Ministerrat die AWG Novelle Digitalisierung beschlossen.

Inhalt der Novelle:

- Festlegung näherer Bestimmungen zum Einwegpfand,
- die Festlegung der betroffenen Gebindegrößen,
- die Aufsicht über die verantwortliche zentrale Stelle,
- Verpflichtungen der zentralen Stelle zu Transparenz und Sachlichkeit (Kontrahierungszwang mit allen Verpflichteten, keine Quersubventionierungen, Berich-

te), wie sie auch für Sammel- und Verwertungssysteme vorgesehen sind.

- Digitalisierungsschritte in der Abfallwirtschaft
- effizientere Abwicklung von Genehmigungsverfahren durch Anbindung an zusätzliche Register,
- Ermöglichung von Pilotprojekten zur Erprobung von digitalen Anlagengenehmigungsverfahren,
- Verankerung von SMS-Lösung beim vollelektronischen Begleitschein.
- Klarstellung bzgl. der Beteiligung von Umweltorganisationen im Genehmigungsverfahren für Behandlungsanlagen im Einklang

mit der UVP-G-Novelle 2022

- Anpassung der Ausnahmen hinsichtlich Bodenaushubdeponien entsprechend der Deponierichtlinie
- Parteistellung für Gemeinde im vereinfachten Verfahren für Bodenaushubdeponien
- Erstellung von Gutachten für Pauschalen zur Abgeltung der Transportkosten und der Verwaltungskosten der Übergabestellen bei gewerblichen Verpackungen
- Pönalen bei (falscher/unzureichender) Lizenzierung, nun bei monetärer Unterschreitung statt bei prozentualer Tarifkategorieabweichung

Unterlagen dazu unter folgenden Links:

Novelle des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 – AWG-Novelle Digitalisierung; 100/10 (PDF, 83 KB)
<https://tinyurl.com/44c84uwy>

- Erläuterungen zu 100/10 (PDF, 143 KB)
- Vorblatt und wirkungsorientierte Folgenabschätzung zu 100/10 (PDF, 729 KB)
- Textgegenüberstellung zu 100/10 (PDF, 361 KB)
- Gesetz zu 100/10 (PDF, 186 KB)



Brüssel, den 19.7.2024
C(2024) 5017 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 19.7.2024

zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2024/1157 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung der in der Bescheinigung über den Abschluss eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Verwertungsverfahrens oder eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Beseitigungsverfahrens bereitzustellenden Informationen

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

In der Verordnung (EU) 2024/1157 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 über die Verbringung von Abfällen ist das Verfahren der vorherigen Notifizierung und Zustimmung zur Verbringung bestimmter Abfälle vorgesehen, auch für Abfälle, die für vorläufige Verwertungs- oder Beseitigungsverfahren bestimmt sind.

Artikel 15 der genannten Verordnung enthält besondere Bestimmungen hinsichtlich der Verbringung von Abfällen, die für vorläufige Abfallbehandlungsverfahren bestimmt sind. Die Anlagen, in denen solche vorläufigen Verfahren abgewickelt werden, sollten von den Anlagen, in denen nachfolgende vorläufige und nicht vorläufige Abfallbehandlungsprozesse stattfinden (im Folgenden „nachfolgende Anlagen“), darüber in Kenntnis gesetzt werden, dass die nachfolgenden Anlagen die Prozesse abgeschlossen haben, für die ihnen Abfälle geliefert wurden. Eine solche Bestätigung muss in Form einer Bescheinigung über den Abschluss eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Verwertungsverfahrens oder eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Beseitigungsverfahrens erfolgen. Die Aufbewahrung einer solchen Bescheinigung sollte gemäß Artikel 20 der genannten Verordnung erfolgen.

Artikel 27 der genannten Verordnung sieht vor, dass die Vorlage und der Austausch von Informationen und Dokumenten im Zusammenhang mit der Verbringung von Abfällen verpflichtend sind. Die Anforderung tritt zwei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung in Kraft und umfasst die gemäß Artikel 15 geforderten Informationen.

Um sicherzustellen, dass der Inhalt der genannten Bescheinigung mit der Verordnung kohärent ist, insbesondere im Hinblick auf die Durchführung von Artikel 27, muss festgelegt werden, welche spezifischen Informationen in der Bescheinigung bereitzustellen sind.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Die vorliegende Delegierte Verordnung wurde zur Festlegung der Informationen, die in der Bescheinigung gemäß Artikel 15 Absatz 5 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1157 anzugeben sind, ausgearbeitet.

Das Muster der Bescheinigung und die Anweisungen zum Ausfüllen der Bescheinigung sind den Anhängen dieser Delegierten Verordnung zu entnehmen. Bei der Ausfertigung des Musters und der Anweisungen wurden die Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 3 über die Bescheinigung für die nachfolgende nicht vorläufige Verwertung oder Beseitigung gemäß Artikel 15 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen¹ sowie die Anforderungen von Artikel 15 der neuen Abfallverbringungsverordnung, der Verordnung (EU) 2024/1157, berücksichtigt.

Die in der vorliegenden Delegierten Verordnung festgelegten Informationen sind auch für die Zwecke der Umsetzung des Artikels 27 der Verordnung (EU) 2024/1157 über die Digitalisierung des Verfahrens der vorherigen Notifizierung und Zustimmung relevant.

Im Einklang mit Artikel 80 der Verordnung (EU) 2024/1157 fanden umfangreiche Konsultationen mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern zu diesem Thema statt. Die Interessenträger wurden über den Fortschritt des Verfahrens informiert.

Der Entwurf des delegierten Rechtsakts wurde mit den von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen sowie mit Interessenträgern in der Sitzung der Expertengruppe „Abfall“ vom 13. Mai 2024² erörtert. Sachverständige aus zwei Mitgliedstaaten waren der Auffassung, dass Anhang I geändert werden sollte, um die Ausstellung einer Bescheinigung für mehrere Verbringungen von Abfällen zu ermöglichen. Dieser Ansatz wurde von einigen Interessenträgern unterstützt und in der Delegierten Verordnung berücksichtigt.

Es wurde eine öffentliche Konsultation³ zu dem Entwurf des Rechtsakts veröffentlicht, und zwischen dem 30. April 2024 und dem 28. Mai 2024 gingen bei der Kommission Stellungnahmen und Beiträge von 12 Interessenträgern ein, darunter eine staatliche Behörde. Die Stellungnahmen wurden berücksichtigt, und der Entwurf des Rechtsakts wurde entsprechend angepasst.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Durch Artikel 15 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2024/1157 wird der Kommission die Befugnis übertragen, einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, um die Informationen festzulegen, die in der Bescheinigung gemäß Artikel 15 Absatz 5 Unterabsatz 1 bereitzustellen sind.

In der vorliegenden Delegierten Verordnung sind in Anhang I ein Muster der Bescheinigung und in Anhang II Anweisungen für das Ausfüllen der Bescheinigung enthalten.

Der delegierte Rechtsakt hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

¹ https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines3_de.pdf

² <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/meetings/consult?lang=de&meetingId=53508&fromExpertGroups=03343>

³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14175-Waste-shipments-information-to-be-included-in-certificates-on-subsequent-non-interim-recovery-disposal-operations_de

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 19.7.2024

zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2024/1157 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung der in der Bescheinigung über den Abschluss eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Verwertungsverfahrens oder eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Beseitigungsverfahrens bereitzustellenden Informationen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/1157 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 über die Verbringung von Abfällen, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1257/2013 und (EU) 2020/1056 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006⁴, insbesondere auf Artikel 15 Absatz 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) 2024/1157 ist das Verfahren der vorherigen Notifizierung und Zustimmung zur Verbringung bestimmter Abfälle vorgesehen, auch für Abfälle, die zur vorläufigen Verwertung oder vorläufigen Beseitigung bestimmt sind.
- (2) Artikel 15 der genannten Verordnung enthält besondere Bestimmungen hinsichtlich der Verbringung von Abfällen für vorläufige Verwertungsverfahren und vorläufige Beseitigungsverfahren. Die Anlagen, in denen solche vorläufigen Verfahren abgewickelt werden, müssen von den Anlagen, in denen nachfolgende vorläufige und nicht vorläufige Abfallbehandlungsprozesse stattfinden, darüber in Kenntnis gesetzt werden, dass die nachfolgenden Anlagen die Prozesse abgeschlossen haben, für die ihnen Abfälle geliefert wurden. Eine solche Bestätigung erfolgt in Form einer Bescheinigung, die von den Anlagen, in denen der nachfolgende Abfallbehandlungsprozess stattfand, ausgestellt wird. Mit der Bescheinigung bestätigen die Anlagen den Abschluss eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Verwertungsverfahrens oder eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Beseitigungsverfahrens —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Die Bescheinigung über den Abschluss eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Verwertungsverfahrens oder eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Beseitigungsverfahrens gemäß Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2024/1157 ist im Anhang I der vorliegenden Verordnung enthalten.
- (2) Anhang II der vorliegenden Verordnung enthält spezifische Anweisungen für das Ausfüllen der Bescheinigung gemäß Anhang I.

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 19.7.2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 19.7.2024
C(2024) 5017 final

ANHÄNGE

der

Delegierten Verordnung (EU) der Kommission

zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2024/1157 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung der in der Bescheinigung über den Abschluss eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Verwertungsverfahrens oder eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Beseitigungsverfahrens bereitzustellenden Informationen

ANHANG I

In der Bescheinigung über den Abschluss eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Verwertungsverfahrens oder eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Beseitigungsverfahrens gemäß Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2024/1157 bereitzustellende Informationen

Bescheinigung über den Abschluss eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Verwertungsverfahrens oder eines nachfolgenden vorläufigen oder nicht vorläufigen Beseitigungsverfahrens gemäß Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2024/1157

1. Bescheinigung für Notifizierung Nummer:	2. Fortlaufende Nummer(n) der Verbringung(en)¹:
3. Anlage: <i>(Bitte Zutreffendes angeben)</i> <input type="checkbox"/> Vorläufig <input type="checkbox"/> Nicht vorläufig <input type="checkbox"/> Beseitigungsanlage <input type="checkbox"/> Verwertungsanlage	4. Abfallidentifizierung <i>(einschlägige Codes angeben):</i> i) Basler Übereinkommen – Anlage VIII (oder IX, falls anwendbar); ii) OECD <i>(falls abweichend von i)</i> ; iii) Anhang IIIA oder IIIB <i>(falls anwendbar)</i> ; iv) EU-Abfallverzeichnis ² ; v) Nationaler Code im Einfuhrland ³ ; vi) Sonstiges <i>(bitte angeben)</i> ;
Registrierungsnr.: Name: Anschrift: Kontaktperson: Tel.: E-Mail:	
5. Eingegangene Menge: Datum/Daten: Tonnen (Mg): m ³ :	6. Bezeichnung und Zusammensetzung der Abfälle⁴:
7. Behandelte Mengen:	
Zur Wiederverwendung vorbereitete oder recycelte Menge:	Tonnen (Mg): m ³ : R-Code:
Auf andere Weise verwertete Menge:	Tonnen (Mg): m ³ : R-Code:
Beseitigte Menge:	Tonnen (Mg): m ³ : D-Code:
8. Ich erkläre, dass die Informationen in den Feldern 3 bis 7 nach meinem besten Wissen vollständig sind und der Wahrheit entsprechen und die oben beschriebene Verwertung/Beseitigung von Abfällen in der Anlage abgeschlossen wurde:	
Name: Datum: Unterschrift:	

¹ Angabe der Nummer(n) aus Feld 2 des Begleitformulars gemäß Anhang IB der Verordnung (EU) 2024/1157.
² Auszufüllen bei Verbringung innerhalb der EU und bei Einfuhr in die EU aus Drittländern.
³ Auszufüllen bei Ausfuhr aus der EU in Drittländer und bei Transit in der EU bei Verbringung zwischen Drittländern.
⁴ Erforderlichenfalls Einzelheiten angeben.

⁵ Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>).

ANHANG II

Anweisungen für das Ausfüllen der Bescheinigung gemäß Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2024/1157

- Die Anlage, in der das vorläufige Verfahren durchgeführt wird, füllt gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2024/1157 die Felder 1 und 2 der Bescheinigung aus und bittet die Anlage gemäß Artikel 15 Absatz 5 der genannten Verordnung, die nachfolgende vorläufige oder nicht vorläufige Verwertungsverfahren oder nachfolgende vorläufige oder nicht vorläufige Beseitigungsverfahren durchführt (im Folgenden „nachfolgende Anlage“), den Rest der Bescheinigung auszufüllen und diese zu übermitteln.
- Jede nachfolgende Anlage muss die Felder 3 bis 8 der Bescheinigung ausfüllen.
- In die Felder 1 und 2 sind die jeweiligen Nummern der entsprechenden Notifizierungsdokumente und der Begleitdokumente oder der Dokumente einzutragen, mit denen die Abfälle an die Anlage gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2024/1157, in der das vorläufige Verfahren durchgeführt wird, geliefert wurden.
- Feld 3 enthält Informationen über die nachfolgende Anlage.
- Felder 4, 5 und 6 beziehen sich auf die von der nachfolgenden Anlage entgegengenommenen Abfälle.
- Feld 4 bezieht sich auf die von der nachfolgenden Anlage entgegengenommenen Abfälle. Zur Identifizierung der Abfälle ist der Code anzugeben, der die Abfälle gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) 2024/1157 oder gegebenenfalls gemäß den Anhängen III, IIIA oder IIIB der genannten Verordnung identifiziert. Der Code ist nach dem im Rahmen des Basler Übereinkommens festgelegten System (Unterposition i) oder gegebenenfalls nach dem im OECD-Beschluss festgelegten System (Unterposition ii), den Anhängen IIIA oder IIIB (Unterposition iii), dem Abfallverzeichnis gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2008/98/EG (Unterposition iv), einem System im Einfuhrland (Unterposition v) oder anderen einschlägigen Einstufungssystemen (Unterposition vi) anzugeben. Für Verbringungen innerhalb der Union sind in jedem Fall ein oder mehrere Codes gemäß dem Abfallverzeichnis nach Artikel 7 der Richtlinie 2008/98/EG⁵ anzugeben.
- In Feld 5 ist das Datum bzw. sind die Daten anzugeben, an denen die Abfälle von den nachfolgenden Anlagen entgegengenommen wurden, sowie die Menge in Tonnen (Mg) oder gegebenenfalls in m³.
- In Feld 6 ist eine im Vergleich zum Code in Feld 4, der allgemeiner ist, detailliertere Beschreibung der Abfälle anzugeben, die die nachfolgende Anlage entgegengenommen hat.
- Feld 7 bezieht sich auf den Abschluss der Behandlung in der in Feld 3 angegebenen nachfolgenden Anlage. Die verwerteten oder beseitigten Mengen an Abfällen in Mg oder gegebenenfalls in m³ sind ebenso anzugeben wie der jeweilige R- und D-Code der durchgeführten Verfahren.
- In Feld 8 bescheinigt die in Feld 3 angegebene nachfolgende Anlage, dass alle in den Feldern 3 bis 7 angegebenen Informationen vollständig sind und der Wahrheit entsprechen, und dass sie die in der Bescheinigung beschriebene Verwertung oder Beseitigung der Abfälle abgeschlossen hat.

Information zur korrekten Einstufung von PVC-Fensterprofilabfällen und anderen Hart-PVC Abfällen im Fall der grenzüberschreitenden Verbringung

Einleitende Anmerkungen:

Dem BMK liegen Untersuchungsergebnisse betreffend unterschiedliche Fraktionen von Fensterprofilabschnitten und anderen Hart-PVC Abfällen aus dem Rückbau/Abbruch vor, aus denen hervorgeht, dass die untersuchten Hart-PVC-Abfälle eine Belastung mit gefährlichen Stoffen in einem Ausmaß aufweisen können, welche eine Einstufung als gefährlicher Abfall erforderlich macht.

So betragen die Blei- und Cadmiumgehalte in Alt-PVC-Fensterprofilen (Lebensdauer >30 Jahre) gemäß den vorliegenden Analyseergebnissen durchschnittlich ca. 2,7 Masse%, Analyseergebnis bis ca. 3,5% Blei sind ebenso bekannt. In alten PVC-Rohren lag der Bleianteil bei durchschnittlich 0,7 Masse%. Der Grenzwert für **Bleiverbindungen** in Bezug auf die gefährliche Eigenschaft HP10 reproduktionstoxisch Kat 1 (Grenzwert: 0,3%) wird demnach von Hart-PVC-Abfällen älteren Produktionsdatums potenziell überschritten.

Sammeln und Behandeln von Hart-PVC-Abfällen in Österreich:

1 Bei der Herstellung von PVC-Erzeugnissen ist die Zugabe von Bleistabilisatoren erst seit 2015 in der ganzen EU untersagt! Mit der REACH-VO Verordnung wurde die Einfuhr von bleihaltigen PVC-Produkten aus Drittländern verboten, in denen Blei noch als Stabilisator verwendet wird. Der Grenzwert für die gefährliche Eigenschaft HP10 bei Stoffen der Kat 1 reproduktionstoxisch beträgt 0,3 %). Der Ausstieg von der Verwendung der cadmiumbasierten Stabilisatoren wurde in der EU-15 schon 2001 erreicht. Die Verpflichtung wurde später auf EU-27 ausgedehnt und 2007 abgeschlossen. Der durchschnittliche Cadmiumgehalt in den früheren PVC-Produkten mit Stabilisatoren beträgt etwa 0,2–0,3 Masse% (der Grenzwert der gefährlichen Eigenschaft HP7 bei Stoffen der Kat 1 karzinogen beträgt 0,1 %). In PVC-Fensterprofilen können weiters auch hohe Mengen an reproduktionstoxischen Phthalaten wie DEHP (Grenzwert HP10 Kat 1 reproduktionstoxisch: 0,3%) aufgrund von Anhaftungen geringer Mengen (1–2%) an Dichtungen gefunden werden, sodass dadurch auch die gefährliche Eigenschaft: reproduktionstoxisch HP10 bezogen auf das gesamte Fensterprofil erfüllt wird.

Bis zum Vorliegen und der Evaluierung weiterer Untersuchungs- und Analyseergebnisse durch das BMK betreffend Hart-PVC-Abfälle ist die Sammlung und Behandlung derartiger Abfälle als Abfall der Schlüsselnummer 57116: PVC-Abfälle und Schäume auf PVC-Basis weiterhin zulässig, falls nicht auf Grund des definitiven Vorliegens gefahrenrelevanter Eigenschaften eine Zuordnung zur Schlüsselnummer 57116 77 g: PVC-Abfälle und Schäume auf PVC-Basis, gefährlich kontaminiert, erforderlich ist.

Nach Abschluss der Evaluierung wird eine neuerliche Information erfolgen.

1. Zur Einstufung von Hart-PVC-Abfällen, die nicht nachweislich aus laufender Produktion von PVC-Waren seit 2015 stammen (insbesondere Abfälle aus dem Rückbau oder Abbruch):

a) Schlüsselnummer gemäß dem österreichischen Abfallverzeichnis:

- **57116: PVC-Abfälle und Schäume auf PVC-Basis**

- **57116 77 g: PVC-Abfälle und Schäume auf PVC-Basis, gefährlich kontaminiert**, wenn im konkreten Fall definitiv analytisch belegt ist, dass Gefährlichkeitskriterien erfüllt sind

b) Codes gemäß dem Europäischen Abfallverzeichnis (EAV) aus Sicht der BMK:

- **07 02 13: Kunststoffabfälle (Abfälle aus der HZVA von Kunststoffen)** – Produktionsabfall
- **17 02 03: Kunststoff** (Übergruppe: Bau- und Abbruchabfälle)
- **19 12 04: Kunststoff und Gummi** (sofern eine mechanische Behandlung der Abfälle wie z.B. Sortieren, Zerkleinern, Verdichten, Pelletieren stattgefunden hat)
- **17 02 04*: Glas, Kunststoff und Holz, die gefährliche Stoffe enthalten oder durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind** (Übergruppe: Bau- und Abbruchabfälle), wenn im konkreten Fall definitiv analytisch belegt ist, dass Gefährlichkeitskriterien erfüllt sind oder die zuständige Behörde im Versand- / Bestimmungsland eine Einstufung als gefährlicher Abfall vornimmt



- **19 12 11* sonstige Abfälle (einschließlich Materialmischungen) aus der mechanischen Behandlung von Abfällen, die gefährliche Stoffe enthalten** – (sofern eine mechanische Behandlung der Abfälle wie z.B. Sortieren, Zerkleinern, Verdichten, Pelletieren stattgefunden hat), wenn im konkreten Fall definitiv analytisch belegt ist, dass Gefährlichkeitskriterien erfüllt sind oder die zuständige Behörde im Versand- / Bestimmungsland eine Einstufung als gefährlicher Abfall vornimmt

c) Zuordnung zu den Anhängen III, IIIA, IIIB, IV oder IVA der EG-VerbringungsV:

Es handelt sich bei derartigen Abfällen ausnahmslos um Abfälle, **die im Falle der grenzüberschreitenden Verbringung dem Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung unterliegen**, sofern nicht im Einzelfall für die konkret zur Verwertung zu-

bringende Charge der Nachweis der Nichtgefährlichkeit erbracht werden kann².

i) Einstufung bei Verbringungen zwischen Mitgliedstaaten der EU, Einfuhr aus sowie Ausfuhr in OECD-Staaten zur Verwertung:

- **Nicht gelisteter Abfall** gemäß Art. 3 Abs. 1 lit. b) Z iii) EG-VerbringungsV, falls keine konkreten Analysen vorliegen (nicht als Einzeleintrag in Anhang III, IIIB, IV oder IVA eingestufte Abfälle (die auch nicht in Anhang IIIA gelistet sind)
- **AC300:** Kunststoffabfälle, einschließlich Gemische solcher Abfälle, die in Anlage I genannte Bestandteile in solchen Mengen enthalten oder damit in einem solchen Ausmaß verunreinigt sind, dass sie eine der in Anlage III festgelegten Eigenschaften aufweisen gemäß Anhang IV Teil II der EG-VerbringungsV, wenn im konkreten Fall definitiv analytisch

belegt ist, dass Gefährlichkeitskriterien erfüllt sind

ii) Einstufung bei Importen aus Nicht-OECD Staaten in EU-Mitgliedstaaten:

- **Nicht gelisteter Abfall** gemäß Art. 3 Abs. 1 lit. b) Z iii) EG-VerbringungsV, falls keine konkreten Analysen vorliegen (nicht als Einzeleintrag in Anhang III, IIIB, IV oder IVA eingestufte Abfälle (die auch nicht in Anhang IIIA gelistet sind)
- **A3210:** Kunststoffabfälle, einschließlich Gemische solcher Abfälle, die in Anlage I genannte Bestandteile in solchen Mengen enthalten oder damit in einem solchen Ausmaß verunreinigt sind, dass sie eine der in Anlage III festgelegten Eigenschaften aufweisen gemäß Anhang V Teil 1 der EG-VerbringungsV, wenn im konkreten Fall definitiv analytisch belegt ist, dass Gefährlichkeitskriterien erfüllt sind.

⇒

2 wobei im Falle des Vorliegens eines Nachweises der Nichtgefährlichkeit auch die sonstigen Voraussetzungen für die Zuordenbarkeit des betreffenden Abfalls zum Code EU3011 gemäß Anhang III der EG-VerbringungsV erfüllt sein müssen (siehe dazu Punkt 2 lit. c) Z i))

iii) Exporte in Nicht-OECD Staaten:

Exporte von sämtlichen PVC-Abfällen in Nicht-OECD Staaten sind ausnahmslos verboten.

2. Zur Einstufung von PVC-Fensterprofilabfällen und anderen Hart-PVC Abfällen aus nachweislich laufender Produktion von PVC-Waren seit 2015:

a) Schlüsselnummer gemäß dem österreichischen Abfallverzeichnis:

- 57116: PVC-Abfälle und Schäume auf PVC-Basis

b) Codes gemäß dem Europäischen Abfallverzeichnis (EAV):

- 07 02 13: Kunststoffabfälle (Abfälle aus der HZVA von Kunststoffen) – Produktionsabfall
- 17 02 03: Kunststoff (Übergruppe: Bau- und Abbruchabfälle)
- 19 12 04: Kunststoff und Gummi (sofern eine mechanische Behandlung der Abfälle wie z.B. Sortieren, Zerkleinern, Verdichten, Pelletieren stattgefunden hat)

c) Zuordnung zu den Anhängen III, IIIA, IIIB, IV oder IVA der EG-VerbringungsV:

Die grenzüberschreitende Verbringung von dem Code EU3011 gemäß Anhang III der EG-VerbringungsV zuordenbaren derartigen Abfällen zur Verwertung zwischen EU-Mitgliedstaaten unterliegt den allgemeinen Informationspflichten gemäß Art 18 EG-VerbringungsV, in allen anderen Fällen trifft das Verfahren der schriftlichen Notifizierung und Zustimmung zu, falls kein Verbot besteht.

i) Einstufung bei Verbringungen zwischen Mitgliedstaaten der EU:

- EU3011: Polyvinylchlorid (PVC) gemäß Anhang III der EG-VerbringungsV, wenn diese Abfälle einen Gesamtstörstoffanteil von maximal 6 Masse% an nicht gefährlichen Stoffen aufweisen (wozu auch andere Kunststoffabfälle als PVC sowie Nicht-Kunststoffanteile zählen)
- EU48: Kunststoffabfälle, die nicht unter den Eintrag AC300 in Teil II oder den Eintrag EU3011

in Anhang III Teil I fallen, sowie Gemische aus Kunststoffabfällen, die nicht unter Anhang IIIA Nummer 4 fallen gemäß Anhang IV der EG-VerbringungsV bei einem Gesamtstörstoffanteil von über 6 Masse%

ii) Einstufung bei Importen aus Drittstaaten in EU-Mitgliedstaaten:

- Y48 gemäß Anlage II des Basler Übereinkommens – die Einfuhren unterliegen ausnahmslos dem Notifizierungs- und Zustimmungsverfahren

iii) Exporte aus EU-Mitgliedstaaten in OECD-Staaten zur Verwertung:

- Y48 gemäß Anlage II des Basler Übereinkommens – die Ausfuhren unterliegen ausnahmslos dem Notifizierungs- und Zustimmungsverfahren

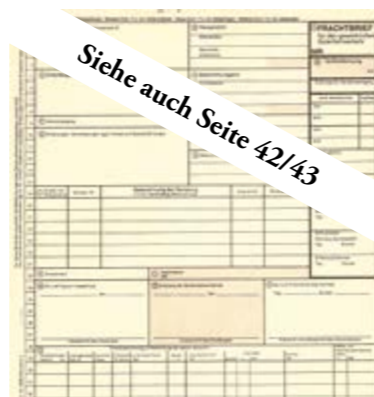
iv) Exporte aus EU-Mitgliedstaaten in Nicht-OECD Staaten:

Exporte von sämtlichen PVC-Abfällen in Nicht-OECD-Staaten sind ausnahmslos verboten.

eCMR Zusatzprotokoll ratifiziert – Inkrafttreten am 4. November 2024

Österreich hat das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief ratifiziert und die Beitrittsurkunde wurde hinterlegt.

Das eCMR Zusatzprotokoll tritt am 4. November 2024 für Österreich in Kraft und bildet die rechtliche Grundlage für einen papierlosen Straßengüterverkehr, denn der eCMR stellt das digitale Pendant zum bisherigen CMR Frachtbrief in Papierform dar.



Von selbst - Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=427086



KS Kraftwagenservice

Warum unsere Kunden bei uns gut aufgehoben sind!

Die Investitionen in eine kompetente Werkstatt zahlen sich durch niedrige Gesamtbetriebskosten, höhere Sicherheit, gesteigerte Effizienz und längere Fahrzeuglebensdauer aus. Eine strategische Zusammenarbeit mit der Heimatwerkstatt führt zu einer optimierten Flottenleistung, was letztendlich die Erträge des Frachunternehmens verbessert.

„Für uns war daher auch die Wahl der Zusammenarbeit mit unseren Herstellerpartnern IVECO und FORD TRUCKS entscheidend – da beide Hersteller in der gesamten Produktpalette qualitativ hochwertige und wirtschaftlich leistbare Fahrzeuge anbieten.“



FORD – Vorstellung der neuen F-Line Nutzfahrzeuge

Bei IVECO hat sich zudem auch die gesamte Produktpalette erneuert, ausgestattet mit den modernsten Telematik Systemen, um Kostenersparnis durch Informationen der Verbrauchswerte, des Wartungsbedarfs oder der effizienten Routenplanung zu ermöglichen. Zudem können auch Programmierungen und Fehlerdiagnosen online ermöglicht werden, um Ausfälle durch Pannen zu vermeiden.

FORD ist trotz der erst kurzen Marktpräsenz in Österreich mittlerweile gewaltig gewachsen und hat nun neben der Sattelzugmaschine F-MAX auch die F-LINE auf dem Markt eingeführt. FORD bietet in dieser Reihe Chassis-Fahrzeuge und Sattelzugmaschinen mit 9-Liter-Motoren und den bereits bewährten 13-Liter-Motoren.

Daher entscheiden sich immer mehr Kunden für Produkte unserer Hersteller-Partner FORD und IVECO.



IVECO – Neuauslieferung Doppelhofer Holztransporte

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



IVECO



Präsentieren auch Sie Ihr Unternehmen in der Vollen Fahrt
Info unter: 0316/30 43 00 oder www.print-verlag.at

Erlass betreffend

„Ausnahme von Lenk- und Ruhezeiten gemäß Art. 14 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 für Fahrzeuge, die für Aufräumarbeiten nach Unwettern in

- Salzburg** • **Bezirk Zell am See**
 • **St.Johann im Pongau** sowie
Tirol • **Bezirk Landeck**
eingesetzt wurden.

3 Erlässe des BMK betreffend Ausnahme von Lenk- und Ruhezeiten gemäß Art. 14 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 für Fahrzeuge, die für Aufräumarbeiten nach den starken Unwettern eingesetzt wurden bzw. werden:

1) Aufräumarbeiten nach Unwettern in Salzburg, Bezirk St. Johann im Pongau infolge der schweren Unwetter am 12. August 2024
 Die Ausnahme bezieht sich auf den Zeitraum von 30 Tagen vom 12.08.2024 bis 10.09.2024.
 Erlass: GZ 2024-0.602.895

2) Aufräumarbeiten nach Unwettern am 16. August 2024 in Tirol, Bezirk Landeck
 Die Ausnahme bezieht sich auf den Zeitraum von 30 Tagen vom 16.08.2024 bis 14.09.2024.
 Erlass: GZ 2024-0.606.405

3) Aufräumarbeiten nach Unwettern an den Wochenenden 10. bis 11. August 2024 sowie 17. bis 18. August 2024 in Salzburg, Bezirk Zell am See
 Die Ausnahme bezieht sich auf den Zeitraum von 30 Tagen vom 10.08.2024 bis 8.09.2024.
 Erlass: GZ 2024-0.608.092

Was gilt zu beachten:

Das BMK erachtet es somit als zulässig, in diesen Fällen Ausnahmen von den Lenk- und Ruhezeiten gemäß der VO (EG) Nr. 561/2006 für Fahrzeuge, die für Katastropheneinsätze zur Beseitigung der Unwetterschäden verwendet werden, in folgendem Rahmen zu gewähren:

- **Ausnahme von Art. 6 Abs. 1: Die tägliche Lenkzeit darf 11 Stunden nicht überschreiten.**
- **Ausnahme von Art. 6 Abs. 2: Die wöchentliche Lenkzeit darf 60 Stunden nicht überschreiten.**
- **Ausnahme von Art 6 Abs. 3: Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 100 Stunden nicht überschreiten.**
- **Ausnahme von Art. 8 Abs. 2: Die tägliche Ruhezeit wird auf 9 Stunden reduziert.**
- **Ausnahme von Art. 8 Abs. 6: Wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden nach sechs 24 Stunden Zeiträumen.**

Die betroffenen Unternehmen müssen solche Transporte entsprechend dokumentieren. Im Rahmen des Katastrophenschutzes sind nicht nur Gemeinde-, sondern auch Landesbehörden (je nach landesgesetzlicher Regelung) zuständig.

Um Probleme bei Kontrollen zu vermeiden und entsprechende Rechtssicherheit für die Unternehmen und die Lenker herzustellen, ist für die jeweiligen Lenktage eine Bestätigung der jeweils zuständigen Katastrophenschutzbehörde (die entsprechenden Formulare finden Sie auf den nachfolgenden Seiten – GZ-Nummer beachten) im Rahmen von Katastropheneinsätzen auszustellen.

Diese Bestätigungen sind vom Lenker/von der Lenkerin ab Ausstellung insgesamt 29 Tage lang mitzuführen und dann im Unternehmen aufzubewahren. Damit kann die entsprechende Rechtssicherheit, dass diese Ausnahme in Anspruch genommen worden ist, bei allfälligen Kontrollen gewährleistet werden.

Diese Fahrerbestätigung ist 29 Kalendertage ab Ausstellung vom Fahrer bzw. von der FahrerIn mitzuführen und dem Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes – im Falle einer Straßenkontrolle – unaufgefordert auszuhändigen

(Stempel Behörde)

FAHRERBESTÄTIGUNG FÜR EINZELNE LENKTAGE

Von der jeweils zuständigen Katastrophenschutzbehörde wird bestätigt,

dass

.....
 (Fahrer/Fahrerin: Vorname Familienname)

.....
 (Kraftfahrzeug: Kennzeichen)

am von Uhr bis Uhr

im Sinne BMK-Erlass – GZ 2024-0.606.405 (BMK/Arbeitszeit des Lenkers) vom 20.8.2024 – FAHRTEN durchführt / durchgeführt hat.

....., am2024

.....
 (**Paraphe und Name [BLOCKBUCHSTABEN] des Gemeinde- bzw. Landesbediensteten**)

Diese Fahrerbestätigung ist 29 Kalendertage ab Ausstellung vom Fahrer bzw. von der Fahrerin mitzuführen und dem Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes – im Falle einer Straßenkontrolle – unaufgefordert auszuhändigen

Diese Fahrerbestätigung ist 29 Kalendertage ab Ausstellung vom Fahrer bzw. von der Fahrerin mitzuführen und dem Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes – im Falle einer Straßenkontrolle – unaufgefordert auszuhändigen

FAHRERBESTÄTIGUNG FÜR EINZELNE LENKTAGE

FAHRERBESTÄTIGUNG FÜR EINZELNE LENKTAGE

Von der jeweils zuständigen Katastrophenschutzbehörde wird bestätigt,

Von der jeweils zuständigen Katastrophenschutzbehörde wird bestätigt,

dass

dass

.....
(Fahrer/Fahrerin: Vorname Familienname)

.....
(Fahrer/Fahrerin: Vorname Familienname)

.....
(Kraftfahrzeug: Kennzeichen)

.....
(Kraftfahrzeug: Kennzeichen)

am von Uhr bis Uhr

am von Uhr bis Uhr

im Sinne BMK-Erlass – GZ 2024-0.602.895 (BMK/Arbeitszeit des Lenkers)
vom 19.8.2024 – FAHRTEN durchführt / durchgeführt hat.

im Sinne BMK-Erlass – GZ 2024-0.608.092 (BMK/Arbeitszeit des Lenkers)
vom 20.8.2024 – FAHRTEN durchführt / durchgeführt hat.

....., am2024

....., am2024

.....
(Paraphe und Name [BLOCKBUCHSTABEN] des Gemeinde- bzw. Landesbediensteten)

.....
(Paraphe und Name [BLOCKBUCHSTABEN] des Gemeinde- bzw. Landesbediensteten)



Testbetrieb für Zweispurigkeit auf Luegbrücke startete im Juli

Schwerverkehr am linken Fahrstreifen als Basis für mehr Kapazität an Reisetagen

Die jetzt abgeschlossene Prüfung der Luegbrücke kommt zum Ergebnis, dass mit 1. Jänner 2025 auf der Brücke eine einspurige Verkehrsführung in beide Fahrtrichtungen aus Sicherheitsgründen unerlässlich ist. Die ASFINAG bereitet zusammen mit Partnern wie Land Tirol, Behörden und Einsatzkräften ein Maßnahmenpaket vor, welches im September präsentiert wird. Grundlage dafür ist die Durchführung eines Testbetriebs für die Führung sämtlicher Fahrzeuge über 3,5 Tonnen am linken Fahrstreifen. Der wissenschaftlich begleitete Testbetrieb startete am 25. Juli und wird für die Dauer von zumindest zwei Wochen wertvolle Erkenntnisse für die zweistreifigen Verkehrsführungen an den starken Reisetagen auf der Luegbrücke liefern. Dies ist aus Sicht der ASFINAG unerlässlich, um die Grenzen der Leistungsfähigkeit dieser Lösung zu untersuchen. Dass eine derartige Verkehrsführung überhaupt umgesetzt werden kann, hat jetzt auch der abschließende Bericht zur Brückenhauptprüfung bestätigt.

Lastreduktion ermöglicht eine zeitweise Zweispurigkeit

Das Prinzip ist denkbar einfach: Der Schwerverkehr wird im Zulauf vor der Teststrecke von der rechten Spur auf die linke Spur geleitet. Dadurch wird gewährleistet, dass die größte Last zentriert auf der Brücke unter-

wegs ist und sie dadurch entlastet ist. Der Pkw-Verkehr kann, muss aber nicht auf die rechte Spur wechseln. Wesentliche Rahmenbedingung dafür ist jedoch, dass ein Befahren der rechten Spur durch Fahrzeuge über 3,5 Tonnen während der Zweispurigkeit zur Gänze vermieden wird.

Die Vorgehensweise für Verkehrsteilnehmende:

- Der Verkehr wird auf der Zulaufstrecke zum Testbereich von drei auf zwei Spuren zusammengeführt.
- Hinweise und Schilder fordern die Verkehrsteilnehmenden dann auf, ausreichend Abstand zu halten und versetzt zu fahren. Das ermöglicht im Anschluss das Einfädeln auf die jeweils andere Fahrspur.
- Mit ausreichend Platz und Zeit wechseln Lkw und Busse auf die linke Spur.
- Erst danach verhindern Leitwände einen weiteren Spurwechsel. Dadurch gewährleistet die ASFINAG, dass keine Fahrzeuge über 3,5 Tonnen die rechte Spur wählen.
- Am Ende der Teststrecke wechseln Lkw und Busse wieder wie gewohnt auf die rechte Spur.

Wesentliche Erkenntnisse auf finalen Brückenprüfbericht

Der Abschlussbericht der Brückenprüfung unterstreicht die Erkenntnisse der ASFINAG-Experten. Im Zuge der Prüfung konnten aber auch wesentliche Rahmenbedingungen geklärt werden, die Maßnahmen wie eben die zeitweise Zweispurigkeit überhaupt erst möglich machen.

Die wesentlichen Erkenntnisse:

- Weitere Lastbeschränkung ab 1. Jänner 2025 erforderlich: Wie bereits angekündigt, stehen ab diesem Zeitpunkt auf der Luegbrücke im Regelbetrieb nur mehr eine Spur pro Fahrtrichtung zur Verfügung. Durch diese Entlastung kann die Brücke auch weiterhin sicher betrieben werden.
- Einspurige Verkehrsführung pro Richtung möglichst in Brückenmitte: Diese Einspurigkeit erfolgt so, dass die Lasten zentriert auf der Brückenmitte geführt werden müssen.
- Zweispurige Verkehrsführung pro Richtung mit Lkw und Bussen in Brückenmitte und einer Entlastungsspur für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen auf der äußeren Spur: Für eine temporäre Zweispurigkeit an verkehrsstarken Tagen ist dies eine wesentliche Grundlage. Die ASFINAG betont, dass diese Zwei-

spurigkeit an ausgewählten Tagen, insbesondere an Wochenenden, erfolgen wird. Mit dem Testbetrieb sollen jetzt auch Aufschlüsse über die erreichbare Kapazität in Abhängigkeit der Anzahl der abgefertigten Lkw-Verkehrszahlen in der Verkehrsführung ermittelt werden.

- Bei zweispurigen Verkehrsführungen müssen die Lastbeschränkungen lückenlos kontrolliert und überschwere Fahrzeuge abgeleitet werden: Dies wird mit einem umfassenden Personaleinsatz vor Ort erfolgen.
- Die Verkehrsführungen können pro Fahrtrichtung unterschiedlich gewählt werden: Das bedeutet, dass auf die Reiserichtungen (Rückreisewelle, Ferienstarts etc.) auch entsprechend reagiert werden kann. Das heißt, dass nicht zwingend in beiden Richtungen gleichzeitig eine Zweispurigkeit gewährleistet wird.

Rasche Umsetzung der Neuerrichtung der Luegbrücke

Mit einem einspurigen Regelbetrieb wird es zwangsweise zu Einschränkungen und Behinderungen auf der Luegbrücke kommen. Nicht zuletzt deshalb erneuert die ASFINAG den Appell, den Neubau der Luegbrücke nicht weiter zu verzögern. Denn: Nur die Inbetriebnahme der neuen Brücken beendet die Zeit der Einspurigkeit und somit die Phase mit Belastungen und Staus.

Aus aktueller Sicht will die ASFINAG mit den Arbeiten im Frühjahr 2025 beginnen. Dafür laufen aktuell die notwendigen Verfahren. Die Bauzeit für das erste Brückentragwerk beträgt zweieinhalb bis drei Jahre. Mit der Fertigstellung beider Brückentragwerke rechnet die ASFINAG aktuell im Jahr 2030.

ORF-Information

Seit kurzem ist eine aktualisierte Information der ORF-Beitrags Service GmbH (OBS) unter <https://orf.beitrag.at/kam/beitragspflichtig-im-betrieblichen-bereich> abrufbar:

Das ORF-Beitrags-Gesetz 2024 sieht vor, dass jeder Unternehmer je Gemeinde, in der zumindest eine Betriebsstätte liegt, für die der Unternehmer kommunalsteuerpflichtig ist, den ORF-Beitrag zu entrichten hat. Da aufgrund dieser rechtlichen Anknüpfung in bestimmten Konstellationen Fälle von Doppel- bzw. Mehrfachbelastungen von Betrieben mit dem ORF-Beitrag auftreten, finden gemeinsame Gespräche des BMF mit der OBS und Vertretern der Wirt-

schaft statt, um eine sachgerechte Lösung sicherzustellen.

Unternehmen die von dieser Problematik betroffen sind können sich unter Angabe ihrer Beitragsnummer und ihrer Steuernummer unter kam@orf.beitrag.at an die OBS wenden. Dies bewirkt, dass seitens der OBS bis zur Klärung der Situation keine Betreuungsschritte (Mahnverfahren) gesetzt werden. Dadurch soll die kostenaufwändige Führung eines Verwaltungsverfahrens erspart werden. Die Zustellung eines Bescheides, gegen den in weiterer Folge ein Rechtsmittel erhoben werden könnte, kann dann ohne Gefahr einer Fristversäumnis auch erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Öffentliches Impfprogramm Influenza – betriebliches Impfen

Mit Oktober 2024 beginnt die zweite Impfsaison des Öffentlichen Impfprogramms (ÖIP) Influenza. Auch dieses Mal können Influenza-Impfungen in Betriebsimpfaktionen angeboten werden.

Neu ist, dass die Impfstoffbestellung über den „Impf-e-Shop“ der Bundesbeschaffung GmbH (BBG) erfolgt, der bereits vom COVID-19-Impfprogramm bekannt ist. Bestellungen sind voraussichtlich ab September möglich, die Auslieferung der Impfstoffe ist für spätestens Oktober 2024 vorgesehen.

Bei der Bestellung wird auch eine Wunschlieferwoche auszuwählen sein. In weiterer Folge sollten die

Impfstoffe in der Wunschlieferwoche in erster Linie direkt an impfende Einrichtungen ausgeliefert werden (Lieferavis per SMS). Eine Apothekenbelieferung mit Abholung der Impfstoffe durch die impfende Einrichtung steht als Option zur Verfügung, z.B. wenn eine direkte Auslieferung wegen eingeschränkter Öffnungszeiten nicht möglich ist oder bei fehlenden Kühlkapazitäten.

Parallel zur Bestellung von Influenzaimpfstoffen sind Bestellung von COVID-19-Impfstoffen über den BBG-Impf-e-Shop möglich.

Die Bestellung erfolgt über das Benutzerkonto des betreuenden Arbeitsmediziners (und nicht durch den

Betrieb selbst). Sollte der Arbeitsmediziner noch kein Nutzerkonto haben, erfolgt die Abwicklung für das ÖIP Influenza im Wege der ÖGK (Influenza-Impfprogramm in Betrieben).

Detaillierte Infos zur Bestellung finden Sie auf der Homepage der ÖGK: Influenza-Impfprogramm in Betrieben (gesundheitskasse.at)

Auch dieses Jahr erhalten Betriebe den Impfstoff kostenlos. Die Kosten für das Impfhonorar und gegebenenfalls die Abgeltung des organisatorischen Aufwands sind vom Betrieb zu tragen. Dieser vereinbart das Honorar individuell mit dem Arbeitsmediziner.

Erweiterung der e-card Registrierungsstellen

Die lange erwartete e-card Fotoregistrierungsstellen Verordnung, mit der weitere Behörden zur Vornahme des Verfahrens gemäß § 31a Abs. 9 Z 2 ASVG ermächtigt werden, wurde am 22. August 2024 kundgemacht.

Die Verordnung ist nach Ablauf einer Woche nach dem auf die Kundmachung folgenden Tag in Kraft getreten.

BGBLA_2024_II_227.pdfsig (bka.gv.at)



ÖGK bietet unbürokratische Sofort-Hilfe für vom Hochwasser betroffene Unternehmen

Die aktuelle Hochwassersituation führt in vielen Regionen Österreichs bei den betroffenen Unternehmen zu massiven Problemen. Die ÖGK bietet daher für alle in Not geratenen Betriebe unbürokratische Soforthilfen an.

Die Sofort-Hilfe umfasst Maßnahmen zu folgenden Themen:

- Stundungen
- Ratenvereinbarungen
- Meldeverspätungen
- Beitragsprüfungen

Nähere Infos unter: Hochwasser: unbürokratische Soforthilfe für betroffene Unternehmen (gesundheitskasse.at)



fahrtechnik
ÖAMTC



Berufskraftfahrer Weiterbildung

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

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

Infos & Buchung:

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



Lkw-Bestandsstatistik 2023

Wer besitzt Österreichs Lkw und Sattelzugfahrzeuge?

Quelle: STATISTIK AUSTRIA - Statistik der Kraftfahrzeuge, Bestand am 31.12.2023

Gesamter Lkw-Bestand in Österreich zum 31.12.2023 (ohne Sattelzugfahrzeuge)

Differenzierung nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht (hzG) bis einschl. 3,5 t (N1), über 3,5 t bis 12 t (N2) und über 12 t (N3) und nach Branchen

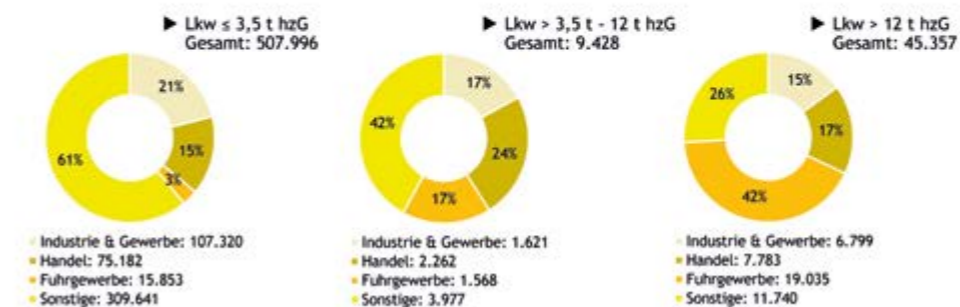
	Lkw ≤ 3,5 t hzG		Lkw > 3,5 t - 12 t hzG		Lkw > 12 t hzG		Insgesamt	
Industrie & Gewerbe	107.320	21 %	1.621	17 %	6.799	15 %	115.740	21 %
Handel	75.182	15 %	2.262	24 %	7.783	17 %	85.227	15 %
Fuhrgewerbe	15.853	3 %	1.568	17 %	19.035	42 %	36.456	6 %
Sonstige	309.641	61 %	3.977	42 %	11.740	26 %	325.358	58 %
Insgesamt	507.996	100 %	9.428	100 %	45.357	100 %	562.781	100 %

Anmerkung: Laut Statistik Austria umfasst die Kategorie „Fuhrgewerbe“ jene Fahrzeuge, bei denen der Zulassungsinhaber dem Beruf „008 Verkehr“ zuzurechnen ist und die Verwendungsbestimmung „20 zur Verwendung für die gewerbsmäßige Beförderung bestimmt“, „23 zur Verwendung bei Spediteuren bestimmt“ oder „24 zur Beförderung von gefährlichen Gütern bestimmt“ in der Zulassungsbescheinigung aufscheint.

Quelle: Statistik Austria, Statistik der Kraftfahrzeuge, Bestand am 31.12.2023 (Tabelle 55)

Gesamter Lkw-Bestand in Österreich zum 31.12.2023 (ohne Sattelzugfahrzeuge)

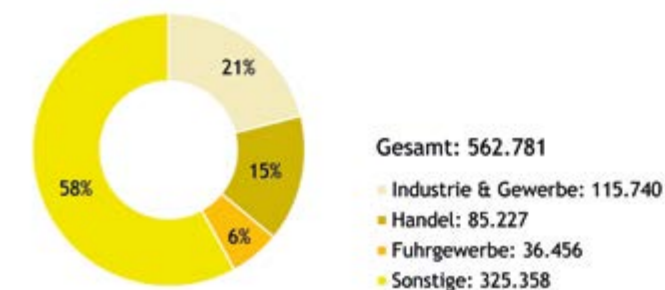
Differenzierung nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht (hzG) bis einschl. 3,5 t (N1), über 3,5 t bis 12 t (N2) und über 12 t (N3) und nach Branchen



Quelle: Statistik Austria, Statistik der Kraftfahrzeuge, Bestand am 31.12.2023 (Tabelle 55)

Gesamter Lkw-Bestand in Österreich zum 31.12.2023 (ohne Sattelzugfahrzeuge)

Differenzierung nach Branchen, aber nicht nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht (hzG)



Quelle: Statistik Austria, Statistik der Kraftfahrzeuge, Bestand am 31.12.2023 (Tabelle 55)

Gesamter Lkw- und Sattelzugfahrzeug-Bestand in Österreich zum 31.12.2023

Differenzierung nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht (hzG) und nach Branchen

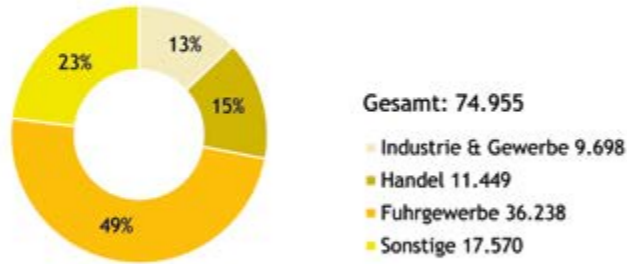
		Lkw	Sattelzugfahrzeuge ^{*)}	Insgesamt	
≤ 3,5 t	Industrie & Gewerbe	107.320		107.320	21 %
	Handel	75.182		75.182	15 %
	Fuhrgewerbe	15.853		15.853	3 %
	Sonstige	309.641		309.641	61 %
> 3,5 t	Industrie & Gewerbe	8.420	1.278	9.698	13 %
	Handel	10.045	1.404	11.449	15 %
	Fuhrgewerbe	20.603	15.635	36.238	49 %
	Sonstige	15.717	1.853	17.570	23 %
	Summe ≤ 3,5 t	507.996		507.996	87 %
	Summe > 3,5 t	54.785	20.170	74.955	13 %
	Summe Gesamt	562.781	20.170	582.951	100 %

*) Annahme: Alle Sattelzugfahrzeuge fallen in die Gewichtsklasse über 3,5 t hzG

Quelle: Statistik Austria, Statistik der Kraftfahrzeuge, Bestand am 31.12.2023 (Tabelle 55 und 65; Zusammenführung der Daten)

Lkw- und Sattelzugfahrzeug-Bestand > 3,5 t hzG in Österreich zum 31.12.2023

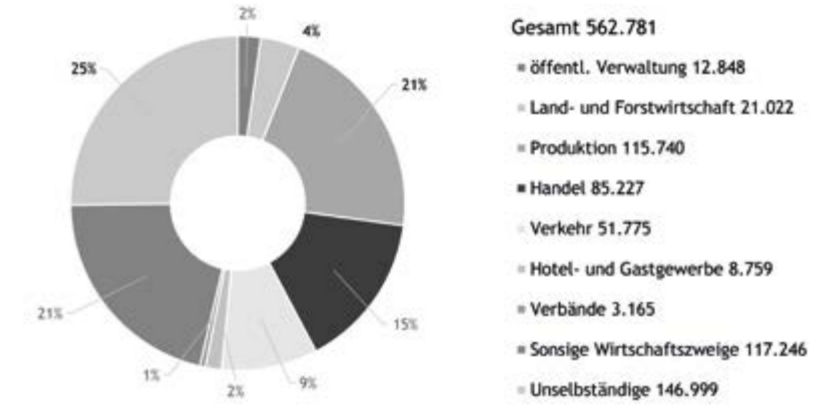
Differenzierung nach Branchen



Quelle: Statistik Austria, Statistik der Kraftfahrzeuge, Bestand am 31.12.2023 (Tabelle 55 und 65; Zusammenführung der Daten)

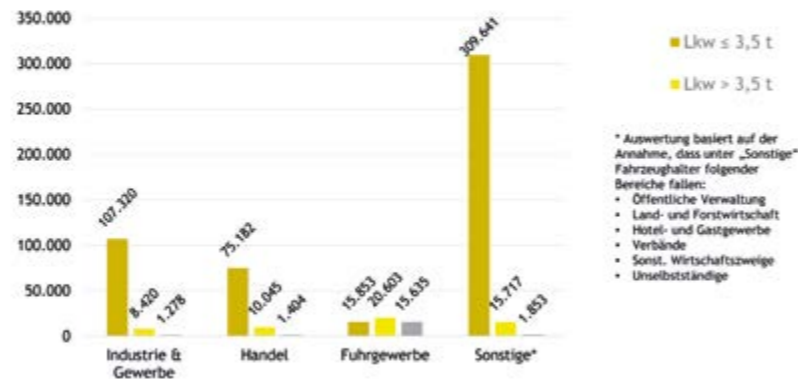
Lkw-Bestand in Österreich zum 31.12.2023

Differenzierung nach Fahrzeughaltern



Gegenüberstellung Lkw- und Sattelzugfahrzeug-Bestand in Österreich

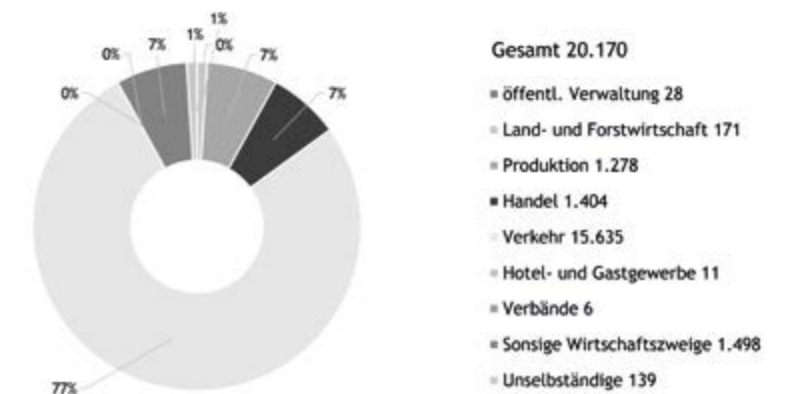
Differenzierung nach höchstzulässigem Gesamtgewicht (hzG) und nach Branchen



Quelle: Statistik Austria, Statistik der Kraftfahrzeuge, Bestand am 31.12.2023 (Tabelle 55 und 65; Zusammenführung der Daten)

Sattelzugfahrzeug-Bestand in Österreich zum 31.12.2023

Differenzierung nach Fahrzeughaltern



Lkw- und Sattelzugfahrzeug-Bestand in Österreich zum 31.12.2023

Differenzierung nach Fahrzeughaltern

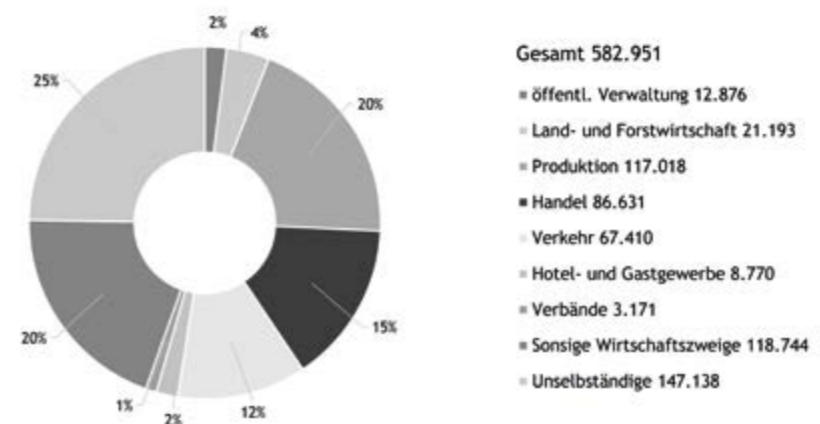
	Lkw, Klasse N		Sattelzugfahrzeuge, Klasse N		Insgesamt	
Öffentl. Verwaltung	12.848	2 %	28	1 %	12.876	2 %
Land- und Forstwirtschaft	21.022	4 %	171	1 %	21.193	4 %
Produktion	115.740	21 %	1.278	6 %	117.018	20 %
Handel	85.227	15 %	1.404	7 %	86.631	15 %
Verkehr	51.775	9 %	15.635	77 %	67.410	12 %
Hotel- und Gastgewerbe	8.759	2 %	11	0 %	8.770	1 %
Verbände	3.165	1 %	6	0 %	3.171	1 %
Sonstige Wirtschaftszweige	117.246	21 %	1.498	7 %	118.744	20 %
Unselbständige	146.999	26 %	139	1 %	147.138	25 %
Insgesamt	562.781	100 %	20.170	100 %	582.951	100 %

Anmerkung: Laut Statistik Austria umfasst die Kategorie „Verkehr“ jene Fahrzeuge, bei denen der Zulassungsbefitzer dem Beruf „002 Post“, „003 Bundesbahn“ oder „009 Verkehr“ zuzurechnen ist.

Quelle: Statistik Austria, Statistik der Kraftfahrzeuge, Bestand am 31.12.2023 (Tabelle 65)

Lkw- und Sattelzugfahrzeug-Bestand in Österreich zum 31.12.2023

Differenzierung nach Fahrzeughaltern



BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2024 Ausgegeben am 19. Juli 2024 Teil I

116. Bundesgesetz: Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967
(NR: GP XXVII IA 4126/A AB 2648 S. 272. BR: AB 11587 S. 969.)

116. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 129/2023, wird wie folgt geändert:

1. In § 24 Abs. 2a Z 3 wird die Zahl „2024“ ersetzt durch „2034“.

2. In § 48 Abs. 1 wird nach Z 3 folgender Satz angefügt:

„Für Fahrzeuge im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes dürfen auch mehrere Deckkennzeichen pro Fahrzeug zugewiesen werden.“

3. In § 48a Abs. 2 wird nach lit. d folgender Schlussteil angefügt:

„Durch Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie können im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres Buchstabenkombinationen, Ziffernkombinationen oder Buchstaben-Ziffernkombinationen festgelegt werden, die für sich allein oder in Kombination mit der Behördenbezeichnung jedenfalls eine lächerliche oder anstößige Buchstaben- oder Buchstaben-Ziffernkombination ergeben.“

4. Dem § 79 wird folgender Satz angefügt:

„Die einschränkende Frist von einem Jahr gilt nicht für Fahrzeuge mit ukrainischen Kennzeichen, die von Personen verwendet werden, die aufgrund einer Verordnung gemäß § 62 Abs. 1 AsylG 2005 über ein vorübergehendes Aufenthaltsrecht verfügen.“

5. Dem § 103c Abs. 6 wird folgender Satz angefügt:

„Zum Zwecke der Risikoeinstufung haben die Arbeitsinspektorate zu Betriebskontrollen von Unternehmen nach Abs. 1 folgende Daten im Sinn der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 vom 2. Mai 2022 zum jeweiligen Unternehmen zur Verfügung zu stellen:

1. Kontrolldatum,
2. die Anzahl der bei dieser Kontrolle überprüften Fahrzeuge,
3. ob die gesamte Flotte mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, wenn dies bei einer Betriebskontrolle festgestellt wurde.“

6. In § 134 Abs. 1a werden die bisherigen Z 2 und 3 als Z 3 und 4 bezeichnet. Als neue Z 2 wird eingefügt:

„2. der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder“

7. Dem § 135 wird folgender Abs. 46 angefügt:

„(46) § 24 Abs. 2a Z 3, § 48 Abs. 1, § 48a Abs. 2, § 79, § 103c Abs. 6 und § 134 Abs. 1a jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 116/2024 treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung des genannten Bundesgesetzes in Kraft.“

Van der Bellen

Nehammer

www.ris.bka.gv.at



LKW-Ersatzteile - Motorenschleiferei - Abschleppdienst
4932 Kirchheim, Alleenweg 4
Tel. 07755-6711 Notdienst: 0664-910 7000
office@reich-kfz.at, www.reich-kfz.at

Veritas VERKEHRSSICHERUNG
 ERN. UNTERSCHREIBUNG
 DER BKA

**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

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

Fiat Ducato JTD 130 Koffer mit hydr. LBW (130 PS EURO 6), 4200x2100x2200, ca. 950 kg Nutzlast! Klima, Bluetooth, Tempomat etc., Bj. 2020, 55.000 km

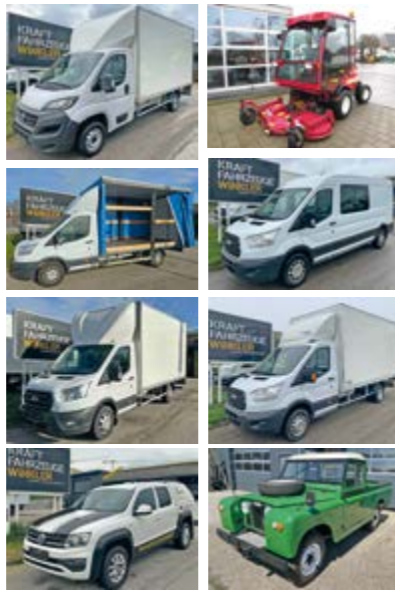
Ford Transit 130FT350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (130 PS EURO 6) zwillingbereift - Frontantrieb 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2021, 67.000 km

Ford Transit 170EL350 Doka-Kasten L3H2, bis 8 Sitzplätze! Klima, AHV etc. Bj. 2017, km ca. 190.000

2x Ford Transit 170EL350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (170 PS EURO 6) zwillingbereift - Heckantrieb 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2020/2019, 67.000/89.000 km

Ford Transit 130EL350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (130 PS EURO 6) zwillingbereift - Heckantrieb 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc., Mod. 2018, 89.000 km

Ford Transit 170FT350 Pritsche/Plane (170 PS EURO 6) Frontantrieb, Schiebepanellen seitlich und Türen hinten, 4250x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast, Klima, Navi etc., Bj. 2018, 85.000 km



Ford Transit 170EL350 Koffer (170 PS EURO 6) zwillingbereift - Heckantrieb 4250x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast, Klima etc., Mod. 2019, 90.000 km

2x Ford Transit 130FT350 Koffer (130 PS EURO 6) Frontantrieb, 4250x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2019/2017, 71.000/75.000 km

Renault Master 2.3 DCi 130 HD-Kasten L3H2, (131 PS EURO6), 3750x1750x1900 + ca. 60 cm über Dach innen, Klima etc., Bj. 2019, 181.000 km - servicegepflegt

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

VW Caddy 2.0 TDI 110 Allrad / 4motion, Anhängervorrichtung, Klima, 2 Schiebetüren etc., Bj. 2011, km 159.000

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 Frontmähmäher 150 cm und Schneeschild 160 cm, Kehrbürste 150 cm, Fronthydraulik, Allradantrieb, Dieselmotor 31 PS, Kabine mit Heizung, etc., Bj. 2013, ca. 3.400 Bh

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

Innovation trifft auf Nutzfahrzeug

MAXUS E-Nutzfahrzeuge jetzt bei Vogl + Co Business Center Graz entdecken!

Nutzfahrzeuge sollten vor allem eines sein: nützlich im Alltag. Innovation und Komfort zum vernünftigen Preis können dabei aber häufig zu kurz kommen.

So jedoch nicht bei den E-Nutzfahrzeugen von MAXUS. Auch wenn die Marke MAXUS - Teil von SAIC Motor, dem siebtgrößten Autohersteller der Welt - in Europa noch nicht so bekannt ist, so ist MAXUS in vielen Teilen der Welt bereits auf großem Erfolgskurs.

Die Elektro-Fahrzeuge überzeugen durch ihre Batterieleistung, wie auch durch verschiedene praktikable Modellvarianten. So findet jedes Unternehmen garantiert das passende Fahrzeug - vom elektrischen Pick-up über Transporter bis hin zu einem Pritschen-Nutzfahrzeug, ist in der Palette alles zu finden. Das Vogl + CO Business Center mit sei-



nem Experten-Team steht Ihnen hierbei gerne zur Seite, um das perfekte Fahrzeug für Ihren Bedarf zu finden. Vereinbaren Sie einen Termin, um die gesamte MAXUS-Modellpalette rund um den

neuen MAXUS eDeliver 7 zu entdecken und vereinbaren Sie auch gleich eine Probefahrt.

Mehr Infos finden Sie auf www.vogl-auto.at

AUSSEN INNEN SAUBER

Standort Graz:

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

Standort Werndorf:

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

WASCHBETRIEBE
GRAZ

GRAZ

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

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

WASCHBETRIEBE
GRAZ

GRAZ



Deutschland: Änderungen bei der Lkw-Maut

Seit 1. Juli 2024 wird die Gewichtsgrenze für die Mautpflicht von 7,5 t auf 3,5 t abgesenkt, womit nun auch Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t zur Zahlung der Maut verpflichtet sind.

Darunter fallen sowohl Solofahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen als auch Fahrzeugkombinationen, deren Motorfahrzeug eine technisch zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen aufweist. Die Mautpflicht gilt nur für Fahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind

oder dafür verwendet werden. Handwerksfahrzeuge sind unter bestimmten Voraussetzungen von der Mautpflicht befreit.

Nähere Informationen finden Sie auf der Website von TollCollect:

<https://tinyurl.com/ycxne5tv>



Polen: Neue Umweltzone (LEZ) in Warschau

Am 1. Juli 2024 wurde in Warschau die erste Umweltzone (SCT) eingeführt.

Die Umweltzone umfasst das Zentrum und Teile der umliegenden Bezirke. Die Zone ist mit Straßenschildern gekennzeichnet.

Insgesamt umfasst die Umweltzone eine Fläche von 37 Quadratkilometern, d. h. 7 % der Fläche der Hauptstadt.

Ab dem 1. Juli 2024 gelten für Fahrzeuge (Lkw, Bus) die folgenden Anforderungen:

- Fahrzeuge mit Benzinmotor (einschließlich LPG) müssen die Euro-2-Norm erfüllen oder dürfen nicht vor 1997 hergestellt worden sein (d. h. maximales Fahrzeugalter – 27 Jahre);
- Dieselfahrzeuge (einschließlich LPG) müssen mindestens die Euro-4-Norm erfüllen oder dürfen nicht vor 2005 hergestellt worden sein (d. h. maximales Fahrzeugalter – 19 Jahre).

Ab 2026 gelten für Fahrzeuge (Lkw, Bus) die folgenden Anforderungen:

- Fahrzeuge mit Benzinmotor (einschließlich LPG) müssen die Euro-3-Norm erfüllen oder dürfen nicht älter als BJ 2000 sein (d. h. maximales Fahrzeugalter – 26 Jahre);
- Ein Dieselfahrzeug (einschließlich LPG) muss mindestens die Euro-5-Norm erfüllen oder darf nicht vor 2009 hergestellt worden sein. (d. h. maximales Fahrzeugalter – 17 Jahre).

Ab 2028 gelten für Fahrzeuge (Lkw, Bus) die folgenden Anforderungen:

- Fahrzeuge mit Benzinmotor (einschließlich LPG) müssen die Euro-4-Norm erfüllen oder dürfen nicht vor 2005 hergestellt worden sein (d. h. maximales Fahrzeugalter – 23 Jahre);
- Ein Dieselfahrzeug (einschließlich LPG) muss mindestens die Euro-6-Norm erfüllen oder darf nicht vor 2014 hergestellt worden sein. (maximales Fahrzeugalter – 14 Jahre).

Ab 2030 gelten für Fahrzeuge (Lkw, Bus) die folgenden Anforderungen:

- Fahrzeuge mit Benzinmotor (ein-

schließlich LPG) müssen die Euro-5-Norm erfüllen oder dürfen nicht vor 2009 hergestellt worden sein. (d. h. maximales Fahrzeugalter – 21 Jahre);

- Ein Dieselfahrzeug (einschließlich LPG) muss mindestens der Euro-6-Norm entsprechen oder darf nicht vor 2017 hergestellt worden sein. (d. h. maximales Fahrzeugalter – 13 Jahre).

Ab 2032 gelten für Fahrzeuge (Lkw, Bus) die folgenden Anforderungen:

- Fahrzeuge mit Benzinmotor (einschließlich LPG) müssen die Euro-6-Norm erfüllen oder dürfen nicht vor 2014 hergestellt worden sein. (d. h. maximales Fahrzeugalter – 18 Jahre);
- Ein Dieselfahrzeug (einschließlich LPG) muss mindestens die Euro-6d-Norm erfüllen oder darf nicht vor 2020 hergestellt worden sein. (d. h. maximales Fahrzeugalter – 12 Jahre).

Weitere Informationen finden Sie auf der folgenden Website: <https://transport.um.warszawa.pl/wymogi-sct>



Rumänien: e-Transport System – aktueller Stand

Elektronisches System zur Überwachung von internationalen Straßentransporten

Das rumänische e-Transport System zur Erfassung und Kontrolle von internationalen Straßentransporten ist an sich bereits seit dem 15. Dezember 2023 verpflichtend, per 1. Juli 2024 sind jedoch Sanktionen in Form von Geldstrafen in Kraft getreten (eine Ausnahme gilt derzeit für in Rumänien registrierte „Authorised Economic Operator“ (AEO's). Dennoch sind einige wesentliche praxisrelevante Fragen aber noch immer nicht geklärt und es zeigt sich, dass die handelnden Akteure, allen voran das RO Finanzamt, zum Teil aber auch die Wirtschaftstreibenden und teilweise auch Logistiker, noch nicht ausreichend vorbereitet sind.

So kommt es derzeit bei Einreise an der RO Grenze verstärkt zu Anhaltungen von Lkw wenn keine Anmeldung der Fracht im System erfolgt ist, insbesondere keine UIT-Nummer vorgewiesen werden kann.

Eine aktualisierte Präsentation zu dem System von TPA Romania (Stand 27. Juni) finden Sie zum Download unter: <https://tinyurl.com/4vebrupf>
Wichtiger Hinweis: Die Ausführungen ab Folie 9 – „Wie erhalte ich den UIT-Code?“ betreffen lediglich das in Rumänien angemeldete Steuersubjekt.

Über aktuelle Neuigkeiten wird laufend über die Website der AWO: <https://tinyurl.com/2p8m9s22>

Was muss der österreichische Exporteur/Importeur tun?

Dieser hat keine aktive Rolle, kann auch nicht unmittelbar sanktioniert werden. Dieser muss aber dem RO Antragsteller die benötigten Daten zur Verfügung stellen, z. B. bei Lieferung aus Österreich: Kennzeichen des Lkw, geplanter Grenzübergang, etc.

Ausnahme: Es handelt sich um eine innerbetriebliche Lieferung und die ausländische Firma verfügt in Rumänien über eine UID (also Steuernummer). In diesem Fall muss der Antrag durch die in Rumänien gemeldete steuerpflichtige Firma gestellt werden. Für diesen Fall empfehlen wir unbedingt eine entsprechende Abklärung mit Ihrer rumänischen Steuerberatung, um mögliche Fallstricke abzuklären.

Ich habe kein „steuerlich riskantes Produkt“, wird eine UIT-Nummer benötigt?

Bei internationalen Lieferungen: **JA, es sind alle Warensendungen** (auf der Straße, ab den u. a. Limits) betroffen!

Die Unterscheidung in steuerlich „riskante“ Produkte ist nur noch für den Verkehr innerhalb Rumäniens relevant.

Bestimmungen für „Nichtverbringung“ bei Veredelungsprozessen:

Auch diese sind meldepflichtig.

Das (an sich ebenfalls verpflichtende) GPS-System ist noch nicht aktiv, die Bestimmungen sind daher nach Dafürhalten der Spezialisten noch nicht schlagend. Die Software wird in Kürze zum Download zur Verfügung stehen, Sanktionen soll es erst ab September geben.

Sollten die Probleme – wider Erwarten – anhalten und zu massiven Beeinträchtigungen des freien Warenverkehrs führen, wäre in Folge eventuell auch eine Prüfung der EU-Konformität dieser Bestimmungen erforderlich.





Ukraine: Aktualisierung und Präzisierung des Erlasses vom 21. April 2022 betreffend die Verwendung von Fahrzeugen aus der Ukraine

Mit Erlass vom 21. April 2022, Zl. 2022 0.294.164, wurde unter Pkt. 1 klargestellt, dass Fahrzeuge, die von Vertriebenen aus der Ukraine verwendet werden und über eine ukrainische Zulassung verfügen, grundsätzlich nicht als Fahrzeuge mit dauerndem Standort gem. § 40 KFG in Österreich zu beurteilen sind und auch keine Standortvermutung gem. § 82 Abs. 8 KFG greift.

Es besteht daher keine Verpflichtung, diese Fahrzeuge in Österreich zuzulassen, sofern und solange Fahrzeuge mit ukrainischer Zulassung durch Vertriebene aus der Ukraine mit Aufenthaltsrecht im Sinne der Vertriebenen Verordnung verwendet werden.

Fahrzeuge, die von Vertriebenen aus der Ukraine mit Aufenthaltsrecht im Sinne der Vertriebenen Verordnung verwendet werden, können gem. § 79 KFG ein Jahr lang mit ukrainischer Zulassung und daher mit ukrainischem Kennzeichen in

Österreich verwendet werden. Wie dem BMK berichtet worden ist, führt der genannte Erlass scheinbar zu Missverständnissen oder wird falsch interpretiert und es kommt zu ungerechtfertigten Anzeigen und Bestrafungen.

Um dem künftig vorzubeugen, wird die Rechtslage betreffend die Verwendung von Fahrzeugen mit ukrainischen Kennzeichen nochmals klar und unmissverständlich dargestellt:

1. Aus der Ukraine vertriebene Personen, die aufgrund einer Verordnung gemäß § 62 Abs. 1 AsylG 2005 über ein vorübergehendes Aufenthaltsrecht verfügen, begründen dadurch noch keinen Hauptwohnsitz in Österreich.
2. Daraus folgt, dass auch keine Standortvermutung hinsichtlich des Fahrzeuges greift und § 82 Abs. 8 KFG keine Anwendung findet.

3. Die Verwendung der ukrainischen Fahrzeuge beruht daher auf § 79 KFG und ist jedenfalls ein Jahr lang ab Einbringung zulässig, wenn die Vorschriften der §§ 62, 82 und 86 KFG eingehalten werden.

4. Die 1-Jahres-Frist des § 79 KFG wird bei jedem Grenzübertritt unterbrochen und beginnt danach neu zu laufen.

5. Es ist derzeit eine Änderung des § 79 KFG in parlamentarischer Behandlung (vom Verkehrsausschuss am 19. Juni 2024 bereits beschlossen), mit der klargestellt wird, dass die einschränkende Frist von 1 Jahr für Fahrzeuge mit ukrainischen Kennzeichen, die von Personen verwendet werden, die aufgrund einer Verordnung gemäß § 62 Abs. 1 AsylG 2005 über ein vorübergehendes Aufenthaltsrecht verfügen, nicht gilt.



Foto: © Vlt/Vlt/abstock.com



Russland: Restriktive Maßnahmen Berichtigung der Verordnung (EU) 2024/1745 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014

Am 22. Juli 2024 wurde eine Berichtigung der Verordnung (EU) 2024/1745 des Rates vom 24. Juni 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren, im Amtsblatt der EU ((ABl. L, 2024/90435) veröffentlicht.

Diese Berichtigung betrifft den Artikel 3l und beinhaltet vor allem folgende Änderung in Bezug auf die Bestimmungen für den Gütertransport (Änderungen fett markiert).

Gütertransport

Verboten ist es gemäß Artikel 3l Verordnung 833/2014 (idgF) in Russland niedergelassenen Kraftverkehrsunternehmen, im Gebiet der Union Güter auf der Straße, einschließlich zu Zwecken der Durchfuhr, zu befördern.

Das Verbot gilt nicht für Kraftverkehrsunternehmen, die Folgendes befördern:

- Postsendungen im Rahmen des Universaldienstes,
- Transitgüter, die zwischen der Oblast Kaliningrad und Russland durch die Union befördert werden, sofern die Beförderung solcher Güter nach dieser Verordnung nicht anderweitig verboten ist.

Das Verbot gilt für die Beförderung von Gütern im Gebiet der Union durch Kraftverkehrsunternehmen mit in Russland zugelassenen Anhängern oder Sattelanhängern, auch

wenn diese Anhänger oder Sattelanhänger von in anderen Ländern zugelassenen Lastkraftwagen gezogen werden.

In der Union niedergelassenen juristischen Personen, Organisationen oder Einrichtungen, die sich zu mindestens 25 % im Eigentum einer russischen natürlichen oder juristischen Person, Organisation oder Einrichtung befinden, ist es verboten, ein Kraftverkehrsunternehmen zu werden, das im Gebiet der Union Güter auf der Straße, einschließlich zu Zwecken der Durchfuhr, befördert. (Absatz 1b)

Ab dem 26. Juli 2024 ist es in der Union nach dem 8. April 2022 niedergelassenen Kraftverkehrsunternehmen, die sich zu mindestens 25 % im Eigentum einer russischen natürlichen oder juristischen Person, Organisation oder Einrichtung befinden, verboten, im Gebiet der Union Güter auf der Straße, einschließlich zu Zwecken der Durchfuhr, zu befördern. (Absatz 1c)

In der Union niedergelassene Kraftverkehrsunternehmen, übermitteln der nationalen zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sie niedergelassen sind auf Aufforderung dieser Behörde Informationen über ihre Eigentumsstruktur.

Die Absätze 1b und 1c gelten nicht für in der Union niedergelassene Kraftverkehrsunternehmen, die sich zu mindestens 25 % im Eigentum russischer Staatsangehöriger befinden, die auch Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind.

Abweichend davon können die zuständigen Behörden unter bestimmten Bedingungen Ausnahmegenehmigungen erteilen

Aktueller Stand der EU-Sanktionen gegen Russland und in Bezug auf die Ukraine – WKO wurde entsprechend aktualisiert.

Weitere Berichtigungen:

Berichtigung der Verordnung (EU) 2024/1745 des Rates vom 24. Juni 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren (Amtsblatt der Europäischen Union L, 2024/1745, 24. Juni 2024)

1. Seite 12, Nummer 11:

Anstatt: „11. In Artikel 3l werden die folgenden Absätze eingefügt:“ muss es heißen: „11. In Artikel 3l werden die folgenden Absätze eingefügt:“.

2. Seite 12, Nummer 11 Absatz

3. Seite 16, neuer Artikel 3s Absatz 5:

„(5) Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission über jede Erteilung einer Genehmigung im Rahmen von Absatz 4 innerhalb von 2 Wochen nach deren Erteilung.“

Blick nach Brüssel: Der elektronische Frachtbrief wird endlich auch in Österreich Realität

„Digitalisierung“ ist ein beliebtes Schlagwort, welches gerne im Zusammenhang mit „Effizienzsteigerung“, z.B. im Rahmen von unternehmerischen Abläufen, genannt wird. Zweifelsohne gibt es auch bei den Transporteuren „Digitalisierungspotenziale“ und dazu gehört mit Sicherheit der „elektronische Frachtbrief“, kurz „eCMR“. Dieser bzw. die rechtlichen Rahmenbedingungen hierzu wurden und werden nun auch in Österreich verwirklicht.

Parlament billigt Zustimmung zur Ratifizierung

Bereits 2017 hatte sich Österreich auf politischer Ebene, und zwar im Rahmen der „Road Alliance“ zusammen mit anderen Ländern, darauf verständigt, die Einführung des eCMR voranzutreiben. Doch es dauerte einige Jahre bis wieder Bewegung in diese Angelegenheit kam: Konkret bis zur Sitzung des parlamentarischen Verkehrsausschusses vom 19. Juni 2024 in dem dieser einstimmig beschloss, das entsprechende CMR-Zusatzprotokoll zu ratifizieren. Durch diese Zustimmung war der Weg in den Nationalrat frei und auch dieser (am 4. Juli 2024 – 1020/BNR), sowie darauffolgend der Bundesrat (am 10. Juli 2024), haben ihre jeweilige Genehmigung erteilt und Österreich hat den Beitritt zum eCMR-Zusatzprotokoll mit 6. August 2024 erklärt. Nun kann dies, laut vorliegenden Informationen, mit 4. November 2024 entsprechend in Kraft treten.

Was bedeutet das eCMR-Zusatzprotokoll für die Praxis?

In den Erläuterungen zum parlamentarischen Beschluss bzw. den dazugehörigen Unterlagen (2501 der Beilagen XXVII. GP – Allgemeiner Teil) ist festgehalten: „Das Zusatz-

protokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief vom 20. Februar 2008 zielt darauf ab, die CMR (Abkürzung des französischen Titels Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) um die Möglichkeit der Ausstellung eines elektronischen Frachtbriefs zu ergänzen und regelt, welche Anforderungen zu erfüllen sind, damit ein elektronischer Frachtbrief dieselbe Beweiskraft hat und dieselben Wirkungen entfaltet, wie ein Frachtbrief in Papierform.“ (Seite 1)

Als „elektronischen Frachtbrief“ versteht das Zusatzprotokoll „einen Frachtbrief, der vom Frachtführer, vom Absender oder von einem Dritten, der an der Ausführung eines Beförderungsvertrags, auf den das Übereinkommen Anwendung findet, interessiert ist, als elektronische Mitteilung ausgestellt wird, [...]“ (Artikel 1) wobei „der elektronische Frachtbrief [...] dieselben Angaben wie der Frachtbrief nach dem Übereinkommen (enthält).“ (Artikel 4)

ACHTUNG in der praktischen Anwendung!

Zwar ist der Schritt in Richtung

„eCMR“ zu begrüßen und diese bildet auch die Realität in verschiedenen Transportabläufen nun rechtlich ab, doch gibt es hierzu in der praktischen Anwendung einige Dinge konkret zu beachten. So weist die deutsche IHK (Industrie und Handelskammer für Oberfranken) auf folgende Punkte im Hinblick auf zukünftige Softwareanwendungen hin:

1. „Die Software muss in der Lage sein, alle Informationen eines CMR-Frachtbriefs digital abbilden zu können (zum Beispiel: Artikel 6, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 12 und Artikel 13 CMR-Übereinkommen), und zwar in der Form, dass alle Beteiligten am eCMR darauf auch jederzeit zugreifen können.“
2. Der Zugriff auf die Dokumente muss möglich sein, ohne dass sich eine Behörde bei den vor Ort durchgeführten Kontrollen dafür in irgendeiner Form registrieren muss.“



Dr. Peter Tropper

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

3. Die Software muss fortgeschrittene Elektronische Signaturen im Sinne von Artikel 26 der eIDAS-Verordnung einsetzen (EU-Verordnung 910/2014) und sie muss allen Anforderungen der Datenschutzgrundverordnung entsprechen.
4. Sie muss dabei zugleich eine relative Transparenz beziehungsweise Datensouveränität zur eFTI-Verordnung und zum eCMR-Frachtbrief erfüllen. Die Daten sollten nur für die Parteien sichtbar sein, die am Prozess beteiligt sind, für alle anderen nicht.

Keine juristische Anforderung, sondern eine praktische: Die Software muss in der Lage sein, nahtlos über Schnittstellen mit den Transportmanagementsystemen kommunizieren zu können. Auch eine Interoperabilität, etwa zum Warehousemanagementsystem und zum SAP-System, kann die Lösung zukunftssicherer machen.“

(Quelle: <https://www.ihk.de/bayreuth/hauptnavigation/branchen-und-netzwerke/verkehr/aktuelles/3ecmr-frachtbrief-5556786>, Zugriff am 12.07.2024)

Bisherige Praxiserfahrungen

In der bisherigen praktischen Anwendung, z.B. in Ländern, in denen das eCMR-Zusatzprotokoll schon länger in Kraft ist, übt man sich noch in Zurückhaltung. So hält der schweizerische Verband ASTAG zu dieser Thematik fest: „Bei einer aktuellen Umfrage bei ausgewählten Schweizer Transportunternehmen hat sich herausgestellt, dass der eCMR-Frachtbrief noch nicht verwendet wird. Ein Interesse an einer Verwendung ist da.“ Konkret werden dabei folgende Problemfelder identifiziert:

1. „Zur Umsetzung von eCMR sind digitale Tools notwendig, [...] Somit müsste ein interessiertes Unternehmen zuerst einmal die entsprechende Software anschaffen.“
2. Es gibt noch keine IT-Standardlösung.“
3. Der eCMR-Frachtbrief kann nur in Ländern, die das Zusatzprotokoll unterzeichnet haben, benutzt werden. Eventuell fehlt noch die Akzeptanz bei Behörden und Kunden (Kontrollierbarkeit).“

(Quelle: <https://www.astag.ch/wissen/>

tir-/zolldokumente/zolldokumente-und-formulare/e-cmr-frachtdokumente-papierlos-machen, Zugriff am 12. Juli 2024)

Fazit

Auch wenn diese praktischen Probleme nachvollziehbar erscheinen, setzen mitunter große Logistiker bereits auf digitale Lösungen und rechnen hier mit großen Einsparungs- und Effizienzsteigerungspotenzialen. So hält z.B. Lkw Walter in einer Pressesaussendung („Lkw Walter führt den eCMR ein“) fest: „Die neue Lösung wird große Effizienzpotenziale in den Arbeitsprozessen realisieren und rund 1,5 Mio. Papierdokumente mit sechs Millionen Papierseiten ersetzen. Der eCMR bei LKW WALTER geht ab sofort in den Echteininsatz.“

(Quelle: https://www.ots.at/pressesaussendung/OTS_20240219_OTS0017/meilenstein-fuer-die-digitale-supply-chain-lkw-walter-fuehrt-den-ecmr-ein-bild, Zugriff am 12. Juli 2024).

Die digitale Zukunft bei den Transportdokumenten erscheint somit einen weiteren Schritt näher.

Zahlen, Daten, Fakten

- Laut Website der Vereinten Nationen sind mittlerweile 36 Staaten (inkl. Österreich) dem E-CMR Zusatzprotokoll beigetreten: Aserbaidschan, Belarus, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Iran, Italien, Kirgisistan, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Oman, Polen, Portugal, Republik Moldau, Rumänien, Russland, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Schweiz, Tadschikistan, Tschechien, Türkei, Turkmenistan, Ukraine, Vereinigtes Königreich (UK), Usbekistan.

Europäischer Datenschutzausschuss: Datenschutzleitfaden für kleine Unternehmen

Der Europäische Datenschutzausschuss hat einen Datenschutzleitfaden für kleine Unternehmen erstellt.

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

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

Information der Datenschutzbehörde über im Umlauf befindliche Abmahnschreiben

Zurzeit sind im Internet zahlreiche Abmahnschreiben im Umlauf, welche den Eindruck vermitteln könnten, dass diese von der österreichischen Datenschutzbehörde stammen würden.

Dies ist nicht der Fall! Es handelt sich hierbei um **kein** amtliches Schriftstück der Datenschutzbehörde! Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es in der ausschließlichen Zuständigkeit der Datenschutzbehörde liegt, Verwarnungen gemäß Art. 58 Abs. 2 lit. b bzw. Geldbußen gemäß Art. 83 DSGVO zu verhängen. Einer selbsternannte „DSGVO Beschwerdestelle“ kommen diese Aufgaben jedenfalls nicht zu. Das Gleiche gilt auch für den im Abmahnschreiben erwähnten Datenschutzbeauftragten der Stadt Wien. Es handelt sich hierbei um eine „Awareness Cam-

paign“ des österreichischen Instituts für angewandte Telekommunikation (ÖIAT). Wird auf keine konkreten „Verfehlungen“ in der Nachricht eingegangen, kann diese gelöscht werden, nachdem es sich um eine „Awareness-Kampagne“ handeln soll, soll voraussichtlich das eigene Leistungsangebot vermarktet werden. Sollten wider Erwarten konkrete Vorwürfe enthalten sein, sollten diese natürlich wie immer geprüft werden. Ein guter Anlass, Impressum, Datenschutzerklärung und Cookie-Banner auf der Webseite wieder einmal zu checken.

Weitere Infos dazu finden Sie unter Bekanntmachungen – Datenschutzbehörde (dsb.gv.at)

- Datenschutz: Cookies und Web-Analyse im Webshop – Checkliste
- Datenverarbeitung im Webshop / auf der Website Einwilligungserklärung – Cookies – Datenschutzerklärung
- Das korrekte Website-Impressum
- Informationsverpflichtungen nach der DSGVO

Nationaler Klimaplan 2030

Für Österreich schreibt die EU 48 Prozent weniger Treibhausgase bis 2030 gegenüber 2005 vor. Die Einigung über Eckpunkte wurde der EU-Kommission übermittelt.

Ziel des NEKP (Nationaler Energie- und Klimaplan) sollte vor allem sein, einen klaren gesamthaften und strategischen Rahmen zu zeichnen, so die WKÖ in einer ersten Reaktion. Stattdessen enthält der Klimaplan Unsicherheiten und verweist z.B. auf den Mobilitätsmasterplan des Klimaschutzministeriums.

Es bleibt unklar, ob damit die Bundesregierung sämtliche darin enthaltene Zielsetzungen, wie etwa ein Verbot von Neuzulassungen von Verbrennungsmotoren, bereits 2030 verfolgen möchte. Ebenso unklar ist, was mit dem Abbau von sogenannten klimaschädlichen Subventionen wie Zuschüssen und Steuervergüns-

tigungen (Stichwort sog. Dieselpri- vileg) gemeint ist. Das BMF wird dazu (ab Herbst) eine interministerielle Arbeitsgruppe samt Stakeholdern einrichten, die Konkretisierungen vornimmt.

Nationaler Klimaplan fertig: Österreich auf Kurs zum Klimaziel
Homepage BMK
<https://tinyurl.com/3zwnee4a>
<https://tinyurl.com/43vyb56v>

PK zur Videoaufzeichnung:
https://www.youtube.com/live/mf1NIGaWh_o?t=698s

Nationalen Energie- und Klimaplan zum Downloaden Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich (PDF, 4 MB)

WIFO-Abgrenzung, sogenannter klimaschädlicher Subventionen
Analyse klimakontroduktiver Subventionen in Österreich,
 Wifo Studie Dez 2022:
<https://tinyurl.com/3mdkkrc>



Foto: Altkandf Kisei / abbestock.com

RÜCKFORDERUNG NETZ-ZUTRITTSENTGELT

für PV-Anlagen ab 20 kW



Wie bereits bekannt, nimmt der Netzbetreiber derzeit keine Rücksicht auf Netzzutrittskosten, die für die Herstellung des Strombezugs bereits bezahlt worden sind, wenn eine PV-Anlage errichtet wird. Betroffene Anlagenbetreiber:innen werden dadurch doppelt zur Kasse gebeten, wenn eine PV-Anlage zur Einspeisung (ab 20 kW) angeschlossen oder vergrößert wird, da bereits bezahlte

Zutrittskosten nicht abgezogen werden.

Dieses Vorgehen ist aus Sicht des Bundesverband Photovoltaic Austria rechtlich unzulässig. Die E-Control, das Handelsgericht Wien und das Oberlandesgericht Wien bestätigten diese Rechtsansicht bereits. Der PV-Verband bietet nun eine Schritt-für-Schritt-Anleitung, FAQs sowie die

Möglichkeit über ein Kontaktformular rechtliche Unterstützung von drei ausgewählten Kanzleien einzuholen, um zu Unrecht gezahltes Netzzutrittsentgelt zurückzufordern.

Weitere Informationen und Unterlagen zur Rückforderung des Netzzutrittsentgelt:

Rückforderung Netzzutrittsentgelt | Photovoltaic Austria (pvaustria.at)

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.



RA Mag. Christoph Rappold
Reif und Partner
Rechtsanwälte OG

graz@reifundpartner.at
www.reifundpartner.at

Stop & Go?

Die Finanzierung der heimischen Autobahnen und Schnellstraßen erfolgt über eine ausgegliederte Organisationseinheit, nämlich der ASFINAG, ein Akronym aus Autobahnen-, Schnellstraßen-, Finanzierungs-Aktiengesellschaft.

Die ASFINAG wiederum unterliegt unter anderem den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes (BStMG), welches als Basis für die Einhebung der Mautgebühren dient. Dieses unterscheidet grundsätzlich zwischen zeitabhängiger und fahrleistungsabhängiger Maut. Ersterem ist die Vignette, zweiterem die Go-Box zuzuordnen.

Die nunmehrige Novellierung der Wegekostenrichtlinie (RL 1999/62) soll dem Verursacherprinzip nach, zu einer gerechteren Verteilung der Kosten führen, was in – nicht wenigen – Fällen jedoch zu einer weiteren Ungleichbehandlung von Fahrzeuglenkern führen wird.

Bislang war nämlich das Kriterium für die Verwendung einer Vignette oder der Go-Box, das höchstzulässige Gesamtgewicht (**hzG**), also die rechtlich einzuhaltende Gewichtsgrenze. Mit Wirkung seit 1. Jänner 2024 und einer von Gottes Gnaden gewährten Übergangsfrist bis 31. Jänner 2029 wird als Kriterium nicht mehr das höchstzulässige Gesamtgewicht, sondern die technisch zulässige Gesamtmasse (**tzGm**) herangezogen, was richtlinienkonform eine technische Schranke darstellt. Diese Schranke wird nunmehr mit **3,5 Tonnen** festgelegt, was bedeutet, dass sämtliche mehrspurige Fahrzeuge mit einer tzGm von mehr als 3,5 Tonnen nunmehr der fahrleistungsabhängigen

Maut sohin der Verwendung der Go-Box unterliegen.

So weit so gut, es scheint eine der Kostenwahrheit gerecht werdende Regelung gefunden zu sein. Mitnichten. Der europäische Regulator und der im blinden Gehorsam nachfolgende nationale Gesetzgeber haben übersehen, dass im Straßenverkehr zahlreiche Fahrzeuge unterwegs sind, die – aus welchen Gründen auch immer – auf ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von unter 3,5 Tonnen „heruntertypisiert“ wurden und diese Fahrzeuge ungeachtet der rechtlichen Beschränkung dennoch eine GO-Box installieren müssen, weil eben die technische Gesamtmasse höher ist. Gleiches gilt für Wohnmobile, die regelmäßig eine tzGM von über 3,5 Tonnen aufweisen und die trotz einer Heruntertypisierung unter 3,5 Tonnen in die Verpflichtung zur GO-Box fallen, weil eben die tzGM höher als 3,5 Tonnen ist.

Was sollte damit also erreicht werden?

Es scheint wohl so, dass es der EU ein Dorn im Auge war, dass zahlreiche Kleintransporter und Wohnmobile mit der kostengünstigeren Form der Vignette die Straßen benutzten und den Mitgliedstaaten so Gebühren entgehen könnten.

Eine Gleichstellung von Kleintransportern und Wohnmobilen mit einem 40-Tonnen-Lkw lässt sich wohl durch nichts rechtfertigen. Spätestens nach Ablauf der Übergangsfrist am 31. Jänner 2029 wird sich der EuGH mit dieser Rechtsfrage zu beschäftigen haben.

GRAWE AUTOMOBIL

MEINE MOBILITÄT. GUT GESCHÜTZT.

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

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

grawe.at/automobil

 **GRAWE** Die *meistempfohlene* Versicherung Österreichs.

* Alljährlich werden in einer unabhängigen Studie (FMVÖ Recommender Award) 8.000 Kund:innen von Versicherungen und Banken in Österreich zu ihrer Zufriedenheit und Bereitschaft zur Weiterempfehlung befragt. Die GRAWE stand bei den überregionalen Versicherungen in der Gesamtbewertung der KFZ-Versicherungen im Durchschnitt der Jahre 2020–2024, an erster Stelle. Details: grawe.at/meistempfohlen

Neues Service-Angebot der WKO Steiermark für Betriebsanlagengenehmigungen

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

steirischen Betriebsanlagen-Coaches können Ihnen dabei jetzt helfen!

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

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

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



GRUNDUMLAGE

Die Grundumlage laut § 123 Abs. 9 WKG:

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

Wofür ist die Grundumlage?

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

Neugründerbonus gemäß § 123 Abs. 14 WKG:

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

Rechtsformstaffelung gem. § 123 Abs. 12 WKG:

Wird die Grundumlage mit einem festen Betrag festgesetzt, so ist dieser von natürlichen Personen, offenen Handelsgesellschaften, Kommanditgesellschaften sowie von eingetragenen Erwerbsgesellschaften in einfacher Höhe (Normalsatz), von Gebietskörperschaften, Genossenschaften, Vereinen und allen anderen juristischen Personen in doppelter Höhe zu entrichten, sofern diese Rechtsfolge im Beschluss der zuständigen Fachorganisation nicht ausdrücklich ausgeschlossen wird.

Ruhensatz gem. § 123 Abs. 9, 2. Satz WKG:

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

Die Grundumlage für das Güterbeförderungsgewerbe wird wie folgt berechnet:

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

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

- insgesamt 3.500 kg übersteigt **118,50 Euro**
- Alle sonstigen Güterbeförderungen **72,60 Euro**

Mindestens der Betrag für eine Betriebsstätte der zutreffenden Betriebsart.

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

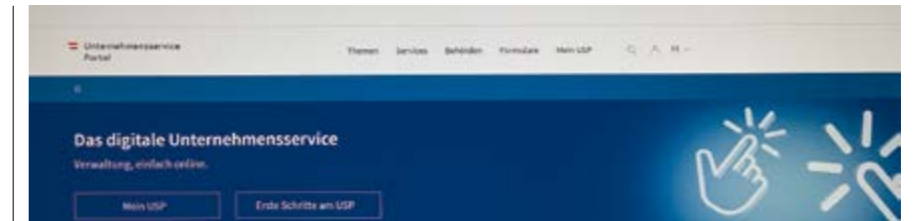
Bei gleich hohen Beträgen ist der Betrag nur einmal pro Betriebsstätte zu entrichten.

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

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

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

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



E-Zustellungen – USP 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: SFO GAGHO/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**



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!



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,
- Güterbeförderungsgesetz, 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.

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

Wir freuen uns auf deine Bilder und Texte!



Bitte vormerken





Tradition - Innovation - Leidenschaft

Die familiengeführte Erwin Nuster Südsteirische Obst- und Gemüsehandelsgesellschaft m.b.H. verbindet traditionelle Werte und Fachwissen mit modernen, innovativen Ansätzen. Ein enger Austausch zwischen Kunden und Mitarbeitern prägt das Unternehmen und fördert stetiges Wachstum, was schlussendlich die Konsumenten begeistert: Sie genießen frisches, saftiges und köstliches Obst.

Katharina Nuster, die in dritter Generation im Familienbetrieb tätig ist, hat berufsbegleitend Innovationsmanagement studiert und setzt dieses Wissen erfolgreich im Unternehmen um. Ihre Hauptaufgaben umfassen Disposition, Verkauf, Logistik sowie Qualitäts- und operatives Management. Das heute im Obsthandel bekannte Unternehmen aus St. Stefan im Rosental begann 1968 als kleiner Greißlerladen. Der Großvater erkannte das Potenzial des Apfelbooms und spezialisierte sich auf die Lagerung von Äpfeln und Obst aus der Region. Mit viel Einsatz und Weitblick wur-

den Lagerhallen gebaut, und die Eltern vergrößerten den Betrieb Schritt für Schritt. Heute bietet das Unternehmen neben der Obstlagerung – hauptsächlich Äpfel, Birnen und Zwetschken – auch Lagerflächen für den Food und Non-Food-Bereich an. Der Großteil der Ware wird mit dem firmeneigenen Fuhrpark transportiert, sowohl innerhalb Österreichs als auch international. Aktuell liegt der Schwerpunkt der Familie Nuster nicht auf Expansion, sondern auf Innovation und dem Einsatz modernster Technik, um Lagerlogistik auf höchstem Niveau zu

gewährleisten. Katharina Nuster, die seit 2017 im elterlichen Betrieb tätig ist, berichtet: „In den sieben Jahren hat sich vieles verändert. Alles wird schneller, die Geduld der Menschen schwindet, und die Preise für den Transport werden durch ausländische Unternehmen so stark unterboten, dass es sich kaum noch lohnt. Bucht man jedoch Transporte, sind die Kosten wiederum so hoch, dass es unrentabel wird – eine sehr verworrene Marktsituation.“ Entscheidungen werden daher mit Bedacht getroffen, gemäß einem der Erfolgsrezepte von Erwin Nuster:

© Fotos: Erwin Nuster

„Erst wird eine Nacht darüber geschlafen.“ Diese Maxime hat sich auch Katharina Nuster zu eigen gemacht: „Der Mensch steht an erster Stelle. Wir tragen Verantwortung für unsere Mitarbeiter und Kunden. Daher gehen wir strategisch vor und wägen Entscheidungen sorgfältig ab.“ Flexibilität und hohe Qualität, verbunden mit Innovation und Zuverlässigkeit, sind die Grundpfeiler des Geschäftsgebarens der Familie Nuster. Deshalb kooperiert das Unternehmen mit der „Erzeugergemeinschaft Obst Steiermark GmbH“ (EOS), die auf hohe Qualität im österreichischen Obstanbau achtet, die Erzeuger bei der Sortenauswahl berät und sie in der Optimierung der Qualität, sowie im Ertrag unterstützt.

Das Produkt und der Endverbraucher stehen im Fokus der Firma Nuster. Daher plant das Unternehmen, zwei schmackhafte, neue Apfelsorten zu vermarkten, die auch für Allergiker geeignet sind: Sonnenglanz und Gräfin Goldach – ein goldgelber und ein roter Apfel.

Als innovatives Unternehmen steht Nachhaltigkeit ebenfalls auf der Agenda. Bereits 2019 wurde in eine Photovoltaikanlage mit 1,2 Megawatt investiert. Erneuerbare Energien, hohe Standards in Gebäudetechnik, Verpackung und Fuhrpark tragen zur Energieeffizienz bei. Selbstverständlich werden auch die jährlichen Zertifizierungen eingehalten. Um für die Zukunft gewappnet zu sein und den großen Herausforderungen wie Wetterextremen und der Reduktion der Anbauflächen zu begegnen, stellt sich Nuster breiter auf. Das Unternehmen bietet verstärkt Lagerflächen für externe Kunden an, plant eine Energiegemeinschaft, eine E-Tankstelle und versucht sich selbst in der Landwirtschaft mit einer Zwetschkenanlage. Im Sinne von

„Back to the roots“ steht auch die Eröffnung eines Shops am Standort auf der To-Do-Liste. Die familiären Strukturen, die auch die Mitarbeiter einbeziehen, sorgen für ein besonders gutes Betriebsklima. Der Frischdienst bedeutet für die Lkw-Fahrer, dass sie die Ware in der Nacht bis ca. 10:00 Uhr vormittags anliefern müssen – kein Job für Nachteulen.

Katharina Nuster spricht begeistert von ihrer Arbeit im Familienbetrieb, die durch viel Abwechslung und Herausforderungen geprägt ist. Diese Vielfalt ist gleichzeitig ihre Motivation. „Es macht mir Spaß, mit Lebensmitteln zu arbeiten und immer wieder Neues auszuprobieren,“ verrät sie und ergänzt: „Der Zusammenhalt und das Wissen, dass man alles schaffen kann, wenn man es wirklich will, stärken mich ungemein.“ Einen Ausgleich zu ihrer Arbeit findet sie im Fußballspielen. Auch hier zeigt sich ihr Zusammenhalt und ihre Verwurzelung in der Region, indem sie in der Damenmannschaft auf Vereinsebene spielt.

Mit einem klaren Fokus auf Innovation, Nachhaltigkeit und Qualität setzt die Erwin Nuster Südsteirische Obst- und Gemüsehandelsgesellschaft m.b.H. Maßstäbe in der Branche. Die Verbindung aus traditionellem Know-how und modernem Management sichert dem Unternehmen nicht nur den Erfolg der Vergangenheit, sondern auch eine vielversprechende Zukunft. Katharina Nuster und ihre Familie führen den Betrieb mit Leidenschaft und Weitblick, stets im Einklang mit den Werten, die das Unternehmen groß gemacht haben. So bleibt Nuster auch in den kommenden Generationen ein verlässlicher Partner für Kunden und eine treibende Kraft in der regionalen Wirtschaft.“

Wordrap



Katharina Nuster BSc., Operat. Management

Warum macht Ihnen Ihr Beruf Spaß? Das Miteinander und der persönliche Kontakt mit den Kunden und Lieferanten.

Wären Sie kein Frächter ... wäre ich im Bereich Innovation und Entwicklung tätig.

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten ... würde ich alles daransetzen, das Ansehen des Lkw-Fahrers zu steigern und diesen Beruf attraktiver zu gestalten. Es ist wichtig, das Bewusstsein in der Bevölkerung dafür zu schärfen, dass ohne Lkw die Wirtschaft stillsteht und die Regale leer bleiben.“

Factbox

Firma:
Erwin Nuster Südsteirische Obst- und Gemüsehandelsgesellschaft m.b.H.

Geschäftsführer: Erwin Nuster

Firmensitz:
Aschau 22
8032 St. Stefan im Rosental
Tel.: 03116/81001-0
Web: www.nuster.net
<https://apfel-und-allergie.at/>

Gründungsjahr: 1968/GmbH 1979

Mitarbeiter: ca. 32

Fuhrpark: 4 Lkw

Tätigkeitsfeld: Lagerlogistik, Vermarktung, Transport von Kühlgut

Transporteure auf medialem Überholkurs



Nachfahrverbot-Aufhebung: WKO-Güterbeförderung unterstützt LH-Stv. Dornauer in der Transitdebatte

Dialogbereitschaft und Aufhebung des Verbots sind Lösungsansätze – Güterbeförderungsgewerbe unterstützt jüngste Aussagen zur EuGH-Klage Italiens

Wien (OTS) - Der Fachverband des Güterbeförderungsgewerbes der Wirtschaftskammer Österreich und die Fachgruppe Güterbeförderung der Wirtschaftskammer Tirol begrüßen ausdrücklich die jüngsten Äußerungen von Tirols Landeshauptmann-Stellvertreter Georg Dornauer (SPÖ) zur Transitdebatte und der Klage Italiens vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH). „Dornauer hat signalisiert, dass ‚Tirol bereit ist, über gangbare und gehbare Kompromisse zu verhandeln - einschließlich des Nachfahrverbots für LKW‘. Das ist sehr erfreulich“, sagt Fachverbandsobmann Markus Fischer. In einem Gespräch mit der APA hatte Dornauer erklärt, „hier könnte man ansetzen“ und gleichzeitig betont, dass es dafür ein entsprechendes Entgegenkommen von Deutschland und Italien brauche und dass es nicht darum gehe, „einzelne Maßnahmen abzutauschen“. „Als Obmann der Tiroler Frächter unterstütze ich diese pragmatische und verhandlungsbereite Haltung von LH-Stv. Dornauer. Fundamentaltankpunkte bringen uns nicht weiter. Ein gesunder Pragmatismus, der zur Verbesserung der Situation für alle führt, ist kein Hochverrat an der Tiroler Bevölkerung, sondern ein notwendiger Schritt zur Stärkung der Wirtschaft in diesen schwierigen Zeiten und eine schnelle Lösung, um die Spitzenzeiten am Brenner zu entzerren. Das schafft Entlastung, auch für den Individualverkehr, und kann so nur im Sinne der gesamten Bevölkerung sein“, bekräftigt auch Ulf Schmid, Fachgruppenobmann des Güterbeförderungsgewerbes der Wirtschaftskammer Tirol. Das Güterbeförderungsgewerbe steht hinter Dornauer und seinem Vorschlag, den Dialog mit Deutschland und Italien zu suchen und über das Nachfahrverbot zu verhandeln. „Wir sind überzeugt, dass nur durch Kompromissbereitschaft und gegenseitiges Entgegenkommen eine nachhaltige Lösung gefunden werden kann“, so Fischer abschließend. (PWK299/DFS)



WKÖ-Fischer: Drohende Mauterhöhung ab 2025 für Güterbeförderer kaum zu stemmen

Lkw-Mauterhöhung von bis zu 12,5 % - Fachverband Güterbeförderungsgewerbe warnt vor dramatischen Folgen für die Branche

Wien (OTS) - Die heimische Transportbranche steht vor großen, existenzgefährdenden Herausforderungen. Enorme Kostensteigerungen, die im Zuge der Teuerungswelle entstanden, halten weiter an. Die Treibstoffpreise sind im Vergleich zum Vorjahr zwar etwas niedriger, befinden sich aber nach wie vor auf einem sehr hohen Niveau. Weitere Steigerungen sind vorprogrammiert, wie etwa durch den CO2-Preis, der im Jahr 2025 auf 55 Euro/t ansteigt. Für 2024 wurde die gesetzliche Valorisierung der Maut ausgesetzt. Dieser Schritt war enorm wichtig, um die Mautkosten etwas abzufedern. Auch für das kommende Jahr pocht Markus Fischer, Obmann des Fachverbands Güterbeförderungsgewerbe der Wirtschaftskammer Österreich, auf ein Aussetzen der Erhöhung. „Unsere Unternehmen sind täglich auf Österreichs Straßen unterwegs, damit das Land am Laufen bleibt. Allerdings werden die Bedingungen immer schwieriger und die Kosten immer höher. Die gesamte Branche wird dadurch enorm unter Druck gesetzt und verliert an Wettbewerbsfähigkeit. Darüber hinaus wird auch die Inflation wieder angeheizt, die sich gerade erst langsam normalisiert“, erklärt Fischer. „Die Valorisierung der Tarife muss 2025 auf jeden Fall noch ausgesetzt werden.“ Denn die Branche müsse „geschützt statt geschädigt werden, die hohe Abgabenlast bedroht die Arbeitsplätze und damit Existenz der bundesweit rund 80.000 Beschäftigten in der Branche“, erklärt Fischer.

Maut 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 leicht verkraftbar. Wie aus dem ASFINAG-Geschäftsbericht 2023 hervorgeht, machen die LKW-Mauterlöse rund 1,7 Milliarden Euro pro Jahr aus - für Neubau und bauliche Erhaltung von Autobahnen und Schnellstraßen gibt die ASFINAG im gleichen Zeitraum rund 1,3 Milliarden Euro aus - rund 400 Millionen Euro weniger.

„Es ist nicht die Aufgabe des Güterbeförderungsgewerbes, die ASFINAG zu subventionieren. Als Branche leisten wir schon jetzt weit mehr als einen fairen Beitrag - in schwierigen Zeiten wie diesen fordern wir nun auch von der Politik Fairness ein“, so Fischer.

Kostenwahrheit: Realitäten anerkennen, Valorisierung aussetzen

Für inländische Güterbeförderungsgewerbetreibende stellt die Maut für Autobahnen und Schnellstraßen mit rund 421 Millionen Euro pro Jahr die größte aller Steuer- und Mautbelastungen dar. Die oft geforderte transparente Kostenwahrheit in der Transportbranche bedeutet auch, die wirtschaftlichen Realitäten anzuerkennen.

„Es kann nicht sein, dass wir immer in die Bresche springen sollen. Wir zahlen als Branche hunderte Millionen Euro im Jahr obendrauf, zumindest die bevorstehende Valorisierung der Maut muss ausgesetzt werden“, fordert Fischer. (PWK307/DFS)



Nachfahrverbot-Aufhebung: WKO-Güterbeförderung unterstützt LH-Stv. Dornauer in der Transitdebatte
OTS, 07.08.2024



Österreichs Transportunternehmen fordern gesamtheitliches, bedarfs-, versorgungsorientiertes Verkehrssystem auf der Brennerroute

WKO-FV und WKT-Fachgruppe Güterbeförderung: Geplante Sanierung der Luegbrücke braucht durchdachtes Konzept, um Versorgungssicherheit zu gewährleisten und Staus zu verhindern

Wien (OTS) - Die Brennerautobahn, in Österreich auch als A13 bekannt, ist eine der wichtigsten Verkehrsadern Europas und spielt eine entscheidende wirtschaftliche Rolle für die Versorgung der Region mit lebenswichtigen Gütern. Sie führt von Innsbruck über den Brennerpass nach Modena in Italien und ist ein wichtiger Teil der europäischen Nord-Süd-Verbindung. „Derzeit befindet sich die Luegbrücke bei Gries am Brenner jedoch in einem sehr schlechten baulichen Zustand und wird ab Jänner 2025 aufgrund dringend notwendiger Sanierungsarbeiten nur mehr einspurig befahrbar sein“, sagt Markus Fischer, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKO). „Die Verkehrsbeschränkungen dürfen aber nicht zu einer weiteren Belastung der ohnehin angespannten Wirtschaft führen. Vielmehr braucht es für die Sanierung der Brücke ein durchdachtes Verkehrskonzept, das die ungehinderte Anlieferung von Gütern sicherstellt, damit es nicht zu Versorgungsgespinnen kommt“, fordert der Branchensprecher der österreichischen Frächter gemeinsam mit Ulf Schmid, Obmann der Fachgruppe Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Tirol (WKT). „Sie muss ganzheitlich, bedarfs- und versorgungsorientiert sein mit dem Ziel, die Versorgungssicherheit zu gewährleisten und kilometerlange Staus gar nicht erst entstehen zu lassen.“

Forderung nach temporärer Aufhebung des Nachfahrverbots und Erarbeitung praktikabler Lösungen mit der Transportwirtschaft

Dazu gehört aus Sicht des Transportgewerbes die zeitweilige Aufhebung des Nachfahrverbots: „Das würde zusätzliche Transportkapazitäten schaffen und den Verkehr entlasten. Wenn die Infrastruktur auch für Lkw rund um die Uhr nutzbar wäre, könnten Staus durch eine bessere Verteilung des Schwerverkehrs vermieden werden. So könnte auch während der Corona-Pandemie eine reibungslose Versorgung ohne negative Auswirkungen gewährleistet werden“, sagt Markus Fischer.

Darüber hinaus appellieren der WKO-Fachverband und die WKT-Fachgruppe Güterbeförderung an alle Verantwortlichen, „sich bei derartigen Großbaustellen dringend besser zu koordinieren und im konkreten Fall gemeinsam mit den Vertreterinnen und Vertretern der Transportwirtschaft praktikable Lösungen zu erarbeiten“, so Markus Fischer und Ulf Schmid. „Zusätzliche Einschränkungen wie weitere Blockabfertigungen und Fahrverbote sind jedenfalls keine Lösung.“

Wirtschaftskammer Tirol - Schmid: Warnung vor Reduktion der Transportkapazitäten durch einspurige Verkehrsführung

WKT-Fachgruppenobmann Ulf Schmid warnt vor einer Reduzierung der Transportkapazitäten durch die einspurige Verkehrsführung. „Bleiben die bereits bestehenden Einschränkungen für den Schwerverkehr wie das Nachfahrverbot bestehen, drohen nicht nur kilometerlange Staus. „Die regionale Wirtschaft wird massiv leiden. Und man darf nicht glauben, dass es sich um ein reines Tiroler Transitproblem handelt. Denn weitere Sanierungen auf wichtigen Verkehrsrouten auf Straße und Schiene in der Umgebung, wie beispielsweise auf der Tauernautobahn A10, die zeitgleich stattfinden, verschärfen die Situation.“

„Unsere Transportunternehmen und ihre Fahrerinnen und Fahrer sichern als Rückgrat der europäischen Wirtschaft Versorgung und Wohlfahrt. Zusätzliche Verkehrsbeschränkungen, die ihre Arbeit behindern, schaden nicht nur der Branche, sondern der gesamten Gesellschaft“, erinnert WKO-Fachverbandsobmann Markus Fischer abschließend. (PWK292/JHR)



Österreichs Transportunternehmen fordern gesamtheitliches, bedarfs-, versorgungsorientiertes Verkehrssystem auf der Brennerroute
OTS, 23.07.2024



WKÖ-Fischer: Drohende Mauterhöhung ab 2025 für Güterbeförderer kaum zu stemmen
OTS, 20.08.2024

Besuchen Sie uns auf der IAA Transportation 2024 Halle 12 Stand C41



Der intelligenten Fahrtenschreiber - **Version 2 DTCO 4.1**
Fit für das EU-MOBILITÄTSPAKET!

www.fleet.vdo.at

DTCO 4.1® - Der Smart DTCO® der 2. Generation

- **August 2023** - Alle neu zugelassenen Fahrzeuge (national und international).
- **Bis Ende 2024** - Nachrüstung aller Tachographen (analoge und Tachographen - 1B) im grenzüberschreitenden Verkehr.
- **Bis August 2025** - Vorgeschriebene Nachrüstung aller intelligenten Tachographen der 1. Generation im grenzüberschreitenden Verkehr.
- **Bis Juli 2026** (grenzüberschreitender Verkehr) - Alle Fahrzeuge über 2,5 Tonnen.

VDO – alles aus einer Hand



Mehr unter www.fleet.vdo.at oder Tel. +43 1 98127-0



ZUVERLÄSSIGKEIT NEU DEFINIERT.
DOOSAN-GABELSTAPLER WERDEN EIN TEIL DER BOBCAT-FAMILIE



winkler **SCHNELL UND ZUVERLÄSSIG GELIEFERT.**



59,- €

Haldex **WABCO**

DOPPELMEMBRANZYLINDER, 16/24

Typ: 16/24 • Anschlüsse: M 16x1,5

Sl.	Hub (mm)	Länge Kolbenstange (mm)	Vergl.-Nr.	Artikel-Nr.
1	64/64	93	Haldex 175 1624 604	498 105 739 00
2	57/57	15	Wabco 925 384 010 0	498 203 980 00

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



199,- €

AXION

RÜCKFAHRVIDEOSYSTEM, CRV 7014 SET, 7 ZOLL

Modellbezeichnung: CRV 7014 Set • Ausführung Bildschirm: TFT-Flachbildschirm • Größe Bildschirm (Zoll): 7 • Darstellung: farbig • Schutzart Kamera: IP68-staub- und wasserdicht • Spannung (V): 12, 24

Artikel-Nr. 990 001 754 00

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.

* Innerhalb des Einzugsgebiets der winkler Niederlassungen
Inhaber und Änderungen vorbehalten. Preise exkl. MwSt., zzgl. Versandkosten. Angebot nur gültig in Kärnten und der Steiermark bis 31.10.2024. Nur solange Vorrat reicht.