



1. Österreich - Diskussionen um geplante Erhöhung der Mineralölsteuer
2. Europa – Nutzfahrzeugabsatz weiter im Sinkflug
3. Österreich – map&guide Routenplaner Professional Version 2010 kurz vor Auslieferung
4. Wartungsarme JOST-Sattelkupplungen jetzt serienmäßig mit LubeTronic
5. Continental präsentiert die ersten speziellen Winterreifen für Reisebus und Trailer
6. Europäische Union - Streit um Fahrer-Arbeitszeit
7. Zollunion zwischen Russland, Belarus und Kasachstan ab 1.7.2010 geplant
8. Österreich – „Heimisches Transportgewerbe braucht Entlastung“
9. Reifenangebot der Woche
10. Gestohlener LKW innerhalb von 4 Stunden zurück zum Besitzer!

## 1. Österreich - Diskussionen um geplante Erhöhung der Mineralölsteuer

Es verdichten sich Hinweise, wonach die zuletzt im Sommer 2007 erhöhte MÖSt abermals hinaufgesetzt werden könnte. Im Gespräch seien bis zu 10 Cent/Liter. In Deutschland liegt die MÖSt pro Liter Benzin um gut 20 Cent höher als in Österreich, bei Diesel sind es dort um gut 10 Cent mehr. Dazu kommt noch die Mehrwertsteuer (20 %), außerdem werden zur Finanzierung der Pflichtnotstandsreserve je Liter Benzin 0,98 Cent und je Liter Diesel 1,093 Cent eingehoben. Insgesamt beläuft sich die Belastung mit Steuern und Abgaben bei Ottokraftstoffen in Österreich auf 54,8 %, bei Diesel auf 54,9 %.

Vor allem gegenüber den EU-15 Staaten nimmt Österreich die Rolle des Diskonters ein. Niedriger als in Österreich wird Sprit nur in Griechenland, Spanien, Portugal sowie in den Staaten des ehemaligen Ostblocks besteuert. "Bei der Mineralölsteuer zählt Österreich zu den Steueroasen. Vor allem im Vergleich zu den westeuropäischen Staaten ist der Abstand hoch", so VCÖ-Experte Martin Blum.

### Fachverbandsobmann Herzer begrüßt Klarstellung der Regierung zur MÖSt.

„Eine Erhöhung der Mineralölsteuer kommt für uns nicht in Frage“, kommentiert der Obmann des Fachverbands Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), Wolfgang Herzer, jüngste Zeitungsmeldungen. Er begrüßt daher Klarstellungen der Koalition, wonach die Regierung vorerst von einer Erhöhung der Mineralölsteuer nichts wissen will und in der jetzigen Situation sich mit ausgabenseitigen Einsparungen auseinandersetzt.

Die Mineralölsteuer, so Herzer, ist im internationalen Verkehr zwar wettbewerbsneutral, aber in jedem Fall ein Kostenfaktor, der den Betrieben zusätzliche Liquidität abfordert. Und wenn man schon das Mineralölsteuergesetz in die Hand nimmt, dann sollten aus Sicht der Transportwirtschaft zunächst sämtliche Ausnahmen gestrichen werden. Auch das würde Geld in die Staatskassen bringen und für mehr Kostenwahrheit in einigen Bereichen sorgen. Transporteure nicht zur Sanierung des Staatshaushaltes da.

„Die österreichischen Autofahrer und die österreichischen Transporteure sind nicht dazu da, wieder einmal den Staatshaushalt zu sanieren“, sagt Herzer: „Wir können Erhöhungen der Mineralölsteuer unseren Mitgliedern nicht erklären, wenn es gleichzeitig Rückvergütungen für Schienenfahrzeuge und die Landwirtschaft gibt.“

### ÖAMTC warnt vor "eklatanter Belastung"

Als "einfallslos, kontraproduktiv und umweltfeindlich", bezeichnet der ÖAMTC die angedachte MÖSt-Erhöhung: Sie wäre ein Nullsummenspiel für Politik und Klima. Denn der Tanktourismus würde wegfallen und damit 1 Mrd. Euro, die der Staat dadurch verdient.

Wirtschaftsminister Mitterlehner und Finanzstaatssekretär Schieder sprachen indessen vor der Regierungsklausur in Graz von einer "Zeitungsente". Am 8.3. wird Mitterlehner mit Landwirtschaftsminister Berlakovich zu einem Energiegipfel zusammen treffen, wo unter anderem auch über die Mineralölsteuer gesprochen werde. Ob eine Anhebung der MöSt dann wirklich komme, stehe auf einem anderen Papier.

## **2. Europa – Nutzfahrzeugabsatz weiter im Sinkflug**

Der Nutzfahrzeugabsatz ist in Europa im Januar erneut zurückgegangen. Die Zahl der Neuzulassungen ist mit 123.527 Einheiten nach Angaben des europäischen Verbandes der Automobilhersteller ACEA um 12,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat gesunken.

Schwere Lastkraftwagen über 16 t hätten mit einem Einbruch von 43,5 Prozent das größte Minus hinnehmen müssen. Im Ländervergleich der bedeutendsten Märkte musste Deutschland einen Verlust von –40 Prozent verkraften, Frankreich –43,5 Prozent, Italien –53 Prozent und Großbritannien –59.5 Prozent.

## **3. Österreich – map&guide Routenplaner Professional Version 2010 kurz vor Auslieferung**

Der neue map&guide Routenplaner Professional 2010 steht Ende März zur Auslieferung bereit. Neben der exakten „map&guide KM – u. Mautberechnung“, der „Stationslistenoptimierung“, der „Berücksichtigung von Lenk- u. Ruhezeiten“ usw. wurden die neuen emissionsrelevanten Daten integriert: Kommentare lassen sich in Stationslisten einfügen, die Slowakischen Mautkosten lassen sich in der neuen Version berechnen, ebenso die Maut in Lettland ( Vignette). Die Integration der Verkehrsinformationen wurde umfangreich überarbeitet, die Einbindung einer Frachtenbörse wurde eingeführt und vieles mehr.

Heute ist es wichtiger denn je, Transportkosten bereits in der Planung genau zu bestimmen: Mit der richtigen Fahrzeugeinstellung, mit der richtigen Schadstoffklasse, mit den richtigen technischen Fahrzeugdaten, um die exakten Kilometer, Mautwerte, Fahrzeiten, Gesamtkosten zu erhalten.

Weitere Auskünfte oder eine Präsentation des neuen Routenplaners 2010 erhalten Sie von Quantum.Logistics & Services GmbH unter der email-Adresse [h.ostermann@quantum-logistics.at](mailto:h.ostermann@quantum-logistics.at).



## **4. Wartungsarme JOST-Sattelkupplungen jetzt serienmäßig mit LubeTronic**

Auf der Messe Solutrans in Lyon, vom 2. - 6. März 2010, stellt JOST France erstmals die wartungsarme Sattelkupplung JSK 42W mit serienmäßiger LubeTronic vor. Als weitere Neuheiten präsentiert das Unternehmen die ROCKINGER-Anhängerkupplung RO\*50 BNA mit Fernbedienung und das neu entwickelte Achslenksystem TRIDEC HF-S für leichte Sattelaufleger. Der Stand der JOST-World befindet sich in Halle 6, Stand 66 M 83.

JOST rüstet ab sofort alle wartungsarmen Kupplungen der Baureihen JSK 37 und JSK 42 serienmäßig mit LubeTronic aus. Damit bietet JOST als erster und einziger Hersteller Sattelkupplungen für den Fernverkehr, die serienmäßig mit dieser vollautomatischen Schmieranlage für den Verschlusshaken ausgestattet sind.

Die Kupplungen JSK 37CW und JSK 42W verfügen über Gleitscheiben, die einen fettfreien Betrieb der Kupplungsplatte ermöglichen, sowie über einen Kunststoff-Verschlussschirm und wartungsfreie Gummigelenk- oder Gleitlager. Mit der serienmäßigen Mini-Schmieranlage LubeTronic entfällt nun auch die bislang notwendige Schmierung des Verschlusshakens. Die LubeTronic ist direkt an die Sattelkupplung montiert und besitzt neben dem integrierten Fettvorrat eine elektronische Steuerung, die aus einer eingebauten Batterie gespeist wird. Eine separate Stromversorgung ist nicht notwendig.

Die LubeTronic versorgt den Verschlusshaken drei Jahre oder 300.000 Kilometer lang vollautomatisch mit Fett und gewährleistet so dauerhaft eine zuverlässige und sichere Funktion. Damit eignen sich die wartungsarmen Sattelkupplungen JSK 37CW und JSK 42W von JOST optimal für den Fernverkehr sowie für den Einsatz an Silofahrzeugen. Die JOST LubeTronic ist in Verbindung mit der JSK 42W zudem für den Einsatz in Gefahrgutfahrzeugen zugelassen.

### **Nie mehr von Hand schmieren dank LubeTronic- 5Point**

Als weitere Innovation stellt JOST eine integrierte Schmieranlage für Standard-Sattelkupplungen der Baureihe JSK 42 vor, die nicht nur den Verschlusshaken, sondern auch die Sattelkupplungsplatte mit Fett versorgt – die LubeTronic-5Point.

Eine elektronische Regelung dosiert die abgegebene Fettmenge exakt in regelmäßigen Abständen. Die Dosierung ist für zwei Einsatzarten einstellbar. Bei nur gelegentlichem Umsatteln und im Fernverkehr genügt eine niedrigere Fettspende-Dosis. Eine höhere Fettmenge kann für Baustelleneinsätze oder häufiges Umsatteln vorgewählt werden. Sollte gelegentlich zusätzlich Fett erforderlich sein, kann der Fahrer oder Werkstattmitarbeiter manuell eine Fettspende auslösen. Der Fettvorrat in der Schmierpatrone an der Sattelkupplung reicht für rund 12 Monate. Die Nachfüllung erfolgt einfach über einen Schmiernippel. Eine LED-Anzeige signalisiert jederzeit leicht ablesbar den Füllstand des Fettvorrates.

Die elektronisch geregelte Dosierung stellt sicher, dass immer ausreichend, aber auch, dass nicht zu viel Fett auf der Sattelplatte und dem Verschlusshaken ist. Das spart Fett und schont die Umwelt. Die LubeTronic-5Point ist ein weiterer Beitrag von JOST für mehr Sicherheit und Komfort bei Sattelkupplungen.

### **ROCKINGER RO\*50 BNA jetzt mit neuer manueller Fernbedienung**

Als weiteres Highlight stellt JOST auf der Messe Solutrans eine neue kraftunterstützte manuelle Fernbedienung vor. Die optional erhältliche Fernbedienung sorgt für eine einfache und sichere Bedienung der Kupplung. Sie ist mit einem integrierten Gaszugzylinder ausgestattet, der das Öffnen der Anhängerkupplung wirkungsvoll unterstützt. So ist auch bei einem verspannt abgestellten Gliederzug die Kupplung schnell und komfortabel zu öffnen.

Die ROCKINGER RO\*50 BNA wurde eigens für den französischen Markt entwickelt. Das spezielle Hydraulik-Dämpfungssystem verhindert dabei ein zu großes Spiel der Zugöse am drehbar gelagerten Bolzen und sorgt so für geringen Verschleiß und höchsten Fahrkomfort. Die Hydraulikeinheit ist so in die Kupplung integriert, dass sie ohne Demontage von außen an die Hecktraverse angeschraubt werden kann. Dadurch bietet die RO\*50 BNA ein Höchstmaß an Montagefreundlichkeit. Die RO\*50 BNA eignet sich für die in Frankreich verbreitet eingesetzten Anhänger mit Ringzugösen nach BNA-Ausführung (68 mm). Sie verfügt über einen Bolzen mit 50 Millimeter Durchmesser und ist daher besonders für hohe Beanspruchungen geeignet.

Perfekte Schmierung für alle Anhängerkupplungen: LubeTronic AK. Mit der LubeTronic AK stellt ROCKINGER ein neues Schmiersystem für Anhängerkupplungen vor, das den Wartungsbedarf auf ein absolutes Minimum reduziert. Dank einer eingebauten Batterie und einer auswechselbaren Schmierpatrone ist die LubeTronic AK völlig autark. Sie benötigt weder eine Stromversorgung vom Fahrzeug noch sonstige Anschlüsse. Sie ist damit ideal auch für die Nachrüstung geeignet. Batterie und Schmierpatrone versorgen die Anhängerkupplung bis zu 18 Monate lang in regelmäßigen Abständen und mit konstant gleicher Menge mit einem biologisch abbaubaren Spezialöl, welches auf das vorhandene Schmierfett in der Kupplung abgestimmt ist und dieses ergänzt. Das Schmiermittel ist für alle Temperaturbereiche von -30° bis +60° geeignet.

### **Neue leichte Trailerachslenkung TRIDEC HF-S**

Eine weitere Weltneuheit auf dem JOST-Stand stammt aus dem Hause TRIDEC. Die hydraulische Trailerachslenkung HF-S wurde speziell für den Einsatz in leichten Verteilersattelzügen entwickelt. Sie kommt ohne elektronische Steuerung aus und bietet dennoch alle Vorteile einer aktiven Trailerachslenkung: geringer Bauraum, hohe Spurtreue und exakte Lenkung bei Vorwärts- wie bei Rückwärtsfahrt. Darüber zeichnet sich die HF-S durch ein sehr geringes Eigengewicht aus. Dank der hydraulischen Achsschenkellenkung kann die TRIDEC HF-S auch dort eingesetzt werden, wo zwangsgelenkte Achsen wegen zu geringem Bauraum nicht eingesetzt werden können. Auch eine

Montage an einem Dreiachsaggregat mit gelenkter erster und dritter Achse mit entgegen gesetztem Lenkeinschlag ist möglich. Die hydraulische Steuerung stellt dabei auch bei Geradeausfahrt stets eine optimale Ausrichtung der Achse sicher. Die TRIDEC HF-S ist für alle gängigen Achsfabrikate geeignet.

Neben hydraulischen Trailerachslenkungen bietet TRIDEC auch mechanische, sowie elektronisch gesteuerte Lenksysteme für Auflieger an. Außerdem gehören zum Produktprogramm Radaufhängungssysteme für Doppelstock- und Glastransport-Auflieger sowie hydraulische Achsaufhängungen und Pendelachsen. Die TRIDEC Systeme findet man in allen Einsatzbereichen; angefangen von Citytrailern mit Einzelachse bis hin zu 250 t schweren, hydraulisch gelenkten Transportbühnen.

### **JOST SKS für mehr Sicherheit beim Auf- und Absatteln**

Einen weiteren Mittelpunkt der JOST Präsentation auf der Messe Solutrans bilden die JOST-Sicherheitsysteme für Truck und Trailer. Dazu gehören etwa die sensorgesteuerte Verriegelungskontrolle Flashtronic oder das Sensor-Kupplungs-Systems SKS. Die JOST Sattelkupplung mit SKS verfügt über Sensoren, die dem Fahrer das sichere Verriegeln der Sattelkupplung im Fahrerhaus anzeigen. Zusätzlich hat der Fahrer die Möglichkeit die Kupplung mittels einer Fernbedienung pneumatisch zu entriegeln – selbst bei verspanntem Sattelzug oder bei ungünstigen Platzverhältnissen. Dadurch macht SKS das An- und Abkuppeln nicht nur einfacher und sicherer, das System erspart dem Fahrer auch unnötiges Aus- und Einsteigen und leistet damit einen zusätzlichen Beitrag zur Arbeitssicherheit.

### **JOST France**

In Frankreich wird die komplette Produktpalette der Marken JOST (Sattelkupplungen, Stützwinden, Königszapfen, Containertechnik), ROCKINGER (Anhängerkupplungen, Zugösen), REGENSBURGER (Zuggabeln) und TRIDEC (Achslensysteme) seit vielen Jahren erfolgreich vom Team von JOST France vertrieben. Der Standort hat seinen Sitz in Ris-Orangis nahe Paris und betreut weit mehr als 100 Händler und Servicestützpunkte in ganz Frankreich.

## **5. Continental präsentiert die ersten speziellen Winterreifen für Reisebus und Trailer**

Hannover - Continental präsentierte die Weltpremiere der beiden ersten speziell für den Reisebusverkehr sowie für den Einsatz am Trailer konstruierten Winterreifen HSW 2 **COACH** und HTW 2 **SCANDINAVIA**. Gleichzeitig kommen die neu entwickelten Lkw-Winterreifen HSW 2 SCANDINAVIA für die Lenkachse und HDW 2 SCANDINAVIA für den Einsatz an der Antriebsachse als Winterausrüstung für Lkw und Sattelzugmaschinen auf den Markt. Continental komplettiert mit diesem Einsatz modernster Reifentechnologie für den Wintereinsatz sein im vergangenen Jahr vollständig erneuertes Reifenprogramm und unterstreicht, dass Sicherheit beim winterlichen Betrieb von Lkw und Bussen oberste Priorität genießt.

Der aktuelle Winter hat gezeigt, dass nicht nur in skandinavischen Regionen höchste Ansprüche an Fahrzeug und Bereifung gestellt werden. Eine spezielle Profilgestaltung mit besonders vielen Griffkanten und Mikroverzahnungseffekt bietet selbst dort sicheren Griff, wo andere längst ins Rutschen geraten. Mit um bis zu zehn Prozent gesteigerten Traktionswerten bieten die neuen Continental-Winterreifen auch bei wechselhaften Fahrbahn- und Witterungsbedingungen als entscheidenden Faktor optimalen Fahrbahnkontakt und Traktion.

Eine von zwei Weltneuheiten von Continental ist der erste speziell für den Reisebus konstruierte Winterreifen HSW 2 COACH als Rundumbereifung. Dieser Spezialreifen für den Personentransport im Reiseverkehr weist ein völlig neu gestaltetes Profildesign mit 3D-Lamellentechnologie auf. Mit dem traktionsstarken HSW 2 COACH erreicht jeder Reisebus auch entlegene Fahrtziele unter winterlichen Fahrbahnbedingungen mit hoher Sicherheit. Die geschlossene Bandprofilstruktur des Laufstreifens garantiert Laufruhe auch in höheren Geschwindigkeitsbereichen.

Die zweite Weltneuheit für den Wintereinsatz ist der Trailerreifen HTW 2 SCANDINAVIA, der vom technologischen Innovationsschub am Nutzfahrzeugreifen profitiert. Er wurde speziell für den Anhängerbetrieb konstruiert und leistet einen erheblichen Beitrag zur Fahrsicherheit auf winterlichen Straßen. Das neu gestaltete Rippenprofil greift mit hunderten von Lamellen auf Schnee und Eis kräftig

zu. Die Gefahr des Ausbrechens von Trailern in Kurven oder bei Bergfahrt kann damit auch unter extremen Witterungsbedingungen wirkungsvoll vermindert werden. Der neue HTW 2 SCANDIAVIA verwandelt sich nach einer definierten Laufleistung vom griffigen Winterprofi zu einem Rippenreifen mit hohem Positivanteil und weiter reduziertem Rollwiderstand. Durch den dualen Charakter des neuen Trailer-Reifens kann auf das Rückwechseln nach der Wintersaison verzichtet werden.

Eine Weiterentwicklung der erfolgreichen SCANDINAVIA Serie für die Lenkachse ist der HSW 2 SCANDINAVIA. Er zeichnet sich durch ein intelligentes Profildesign mit einer Vielzahl von Querrillen und Taschenlamellen aus. Mit einer großen Anzahl von Angriffskanten hält er auf glattem Fahrbahnbelag sicher die Spur. Die speziell entwickelte Laufflächenmischung verzahnt sich besonders gut auf Eis und festgefahretem Schnee. Mit seiner breiten Schulterrippe stützt sich der neue HSW 2 SCANDINAVIA optimal gegen die bei Kurvenfahrt auftretenden Querkräfte ab.

Ebenfalls weiterentwickelt wurde der HDW 2 SCANDINAVIA für die Antriebsachse. Dank seinem speziell dafür entwickelten Profildesign überträgt er zuverlässig die starken Antriebs- und Verzögerungskräfte. Die kräftig ausgeprägte Profilblockstruktur unterstützt durch die 3D-Lamellentechologie garantiert optimale Antriebsleistung auf unterschiedlichsten Fahrbahnbeschaffenheiten. Die offene Reifenschulter unterstützt bestmögliche Traktion auf schneebedeckter Fahrbahn. Bis zu 3,0 Millimeter zusätzliche Profiltiefe und sich gegenseitig abstützende Profilblöcke sorgen für erweiterte Laufleistungen und eine bis zu zehn Prozent gesteigerte Traktion. Der HDW 2 SCANDINAVIA bietet mit seiner tiefen Lamellenstruktur beste Traktionswerte über die gesamte Lebensdauer.

Basis für die neue Winterreifengeneration ist die innovative Karkass-Technologie die 2008 mit den neuen Serien Motorway und Allround in den Markt eingeführt wurde. Die Karkassen zeichnen sich durch innovative Technologien wie den Dreiecksgürtel, den neuen Stahlcordwulst, eine optimierte Kontur, sowie die durch Continental patentierte AirKeep® -Technologie aus.

## **6. Europäische Union - Streit um Fahrer-Arbeitszeit**

Brüssel. Die EU-Verkehrspolitiker im Europäischen Parlament (EP) nehmen keinen direkten Einfluss auf die Entscheidung zu neuen Arbeitszeitregeln für Berufskraftfahrer. Der EP-Verkehrsausschuss hat eine Stellungnahme für den federführenden Beschäftigungsausschuss knapp abgelehnt. Dieser muss seine Entscheidung zur Einbeziehung der Selbstständigen nun allein treffen.

Die Verkehrsparlamentarier waren sich nicht einig, ob die Regeln künftig für Selbstständige gelten und auf Kleinlaster ausgeweitet werden sollen. Weiters war unklar, ob das Be- und Entladen von LKW bei der Anrechnung von Arbeitszeit zu berücksichtigen ist.

Die verkehrspolitischen Sprecher der EP-Grünen, Eva Lichtenberger (Österreich) und Michael Cramer (Deutschland), sehen das Votum als eine „verdiente Niederlage“ der liberal-konservativen Koalition, die mit Sozialdumping-Vorschlägen eine „völlig realitätsferne Haltung zugunsten der großen Spediteure“ eingenommen habe. Die EU-Verkehrsminister plädierten für die Gummiformel, die den Ländern die letzte Entscheidung über den Stand der Freiberufler überlässt.

## **7. Zollunion zwischen Russland, Belarus und Kasachstan ab 1.7.2010 geplant**

Im Rahmen der Zollunion zwischen Russland, Belarus und Kasachstan traten zum 1. Januar 2010 der einheitliche Zolltarif und einheitliche Regelungen zu Verboten und Beschränkungen in Kraft. Zum 1. Juli 2010 wird dann der gemeinsame Zollkodex in Kraft treten und die Grenzen innerhalb der Zollunion sollen entfallen. Zu diesem Termin werden die Formulare und Verfahrensmodi auf einen Nenner gebracht. Darunter fallen auch veterinäre, technische und Gesundheitsregulierungen.

Russland als stärkste Kraft unter den drei Partnerländern hat die eigenen Zolltarife weitestgehend durchgesetzt. Nur 8% der neuen Regelungen stimmen nicht mit den ursprünglichen russischen Tarifen überein. Belarus und Kasachstan hingegen mussten die Zollsätze in vielen Fällen erhöhen. So musste Kasachstan für zirka 5.000 Warenpositionen die Einfuhrzölle anheben. Davon betroffen sind vor allem Kraftfahrzeuge wie Pkw und Sattel-Straßenzugmaschinen, Möbelbeschläge, Faltschachteln und -

kartons, bestimmte Medizinprodukte, bestimmte Agrarwaren und Erzeugnisse der Lebensmittelindustrie sowie bestimmte chemische Produkte.

Bei einigen Produktgruppen können sich deutsche Exporteure im Russland-Geschäft auf Zollsenkungen freuen: Dazu zählen bestimmte Haushaltsgeräte und Markenkleidung. Dagegen bleiben die Anfang 2009 durch die russische Regierung erhöhten Importzölle auf neue und gebrauchte Kraftfahrzeuge auch in der Zollunion vorerst bestehen (30% auf Neuwagen bis drei Jahre alt, 35% auf Autos von drei bis fünf Jahren und sehr hohe ccm-abhängige Mindestzollsätze auf Gebrauchtwagen über fünf Jahre). Der Vizepremier der Russischen Föderation, Igor Schuwalow, betonte Ende November 2009, dass die als Antikrisenmaßnahme vorübergehend eingeführten Importzölle zum Schutz heimischer Industrien zwar teilweise in den einheitlichen Zolltarif übernommen worden seien, dass diese aber nicht "auf ewig gelten müssten". Jenen deutschen und europäischen Automobilherstellern, die noch nicht in Russland fertigen, wird das wenig Trost spenden. Die hohen Einfuhrzollsätze und die ohnehin rückläufige Nachfrage im krisengeschüttelten Russland bescherten ihnen im Jahr 2009 einen gewaltigen Umsatzeinbruch.

Der neue Zolltarif und das Verzeichnis der Waren, die bei der Einfuhr in oder Ausfuhr aus den Mitgliedsländern Verboten oder Beschränkungen unterliegen, sind auf der Internetseite der Zollunion veröffentlicht. Deutsche Firmen können anhand der Zolltarifnummer ihrer Produkte auf der offiziellen Webseite der neu gegründeten Zollunion im "Einheitlichen Zolltarifverzeichnis" (Ediny Tamoshenny Tarif, [www.tsouz.ru/db/ettr/Pages/default.aspx](http://www.tsouz.ru/db/ettr/Pages/default.aspx)) und in der Liste der nichttarifären Regelungen ([www.tsouz.ru/db/entr/Pages/default.aspx](http://www.tsouz.ru/db/entr/Pages/default.aspx)) nachschlagen, inwieweit sich die Anpassung des Zolltarifs auf die eigenen Exporte nach Russland/Belarus/Kasachstan auswirken wird.

Die Bildung der Zollunion ist der erste Schritt zur Integration zwischen den drei Ländern. Der nächste besteht in der Schaffung eines Einheitlichen Wirtschaftsraumes und soll zum Jahr 2012 vollzogen werden.

Durch die Schaffung der Zollunion lebt die Diskussion um den Beitritt Russlands zur Welthandelsorganisation (WTO) wieder auf. Zwei Optionen stehen weiterhin zur Auswahl: gemeinsamer Beitritt als Zollunion oder einzeln in gegenseitiger Abstimmung. Sollte Russland der internationalen Handelsgemeinschaft jetzt nur noch im Rahmen der Zollunion - also gemeinsam mit Kasachstan und Belarus - beitreten wollen, rückt seine WTO-Mitgliedschaft einmal mehr in weite Ferne. Für einen gemeinsamen Beitritt müssten alle Kandidaten sämtliche WTO-Regularien erfüllen. Aber Zollunionspartner Belarus ist laut Expertenmeinung noch sehr weit entfernt von der Erfüllung der WTO-Standards. Gerade beim Schutz geistigen Eigentums und der Öffnung des Dienstleistungsmarktes hinkt Belarus meilenweit hinterher. Daher bleibt abzuwarten, ob Russland der WTO in einer Dreierunion beitreten wird oder separat. Moskau hat sich diesbezüglich noch nicht endgültig festgelegt. Wolfgang Stopper, Fachmann aus dem Bundeswirtschaftsministerium, sagte bei einem Vortrag in Moskau: "Mit Belarus und Kasachstan im Schlepptau dürfte ein WTO-Beitritt für Russland binnen drei Jahren nicht zu schaffen sein".

Dabei wäre ein baldiger Beitritt Russlands zur WTO für deutsche Unternehmen sehr wichtig. Er würde die Handelspolitik des großen Landes berechenbarer machen, den Schutz geistigen Eigentums verbessern und neben den tarifären auch nichttarifäre Handelshemmnisse abbauen. Aber auch eine Reihe wichtiger russischer Industriebranchen würde von einem Beitritt profitieren: Dutzende WTO-Mitgliedstaaten müssten ihre Antidumping-Zölle senken oder ganz zurückziehen. Das würde russischen Chemie- und Metallurgie-Konzernen zugute kommen.

Russland benutzt seit jeher Quoten und Zölle, um heimische, oft heillos veraltete Industrien am Leben zu halten. Das beste Beispiel ist die russische Automobilindustrie: die bereits erwähnten hohen Zölle auf Neu- und Gebrauchtwagen sollen Produkte von AwtoWAZ und GAZ vor der ausländischen Konkurrenz schützen. Auch die Importe von Landmaschinen wie Mähreschern und Feldhäckslern sind hohen Zöllen unterworfen.

Ein ganz aktuelles Beispiel sind die neuen, erhöhten spezifischen Importzölle auf Reis: Seit 10. Dezember 2009 liegt der Zoll bei 120 Euro pro Tonne, vorher waren es 70 Euro. Hintergrund: Russland hat 2009 eine ausgezeichnete Reisernte eingefahren: Laut Landwirtschaftsministerium soll es knapp 1 Mio. t gewesen sein, andere Experten gehen von 850.000 bis 900.000 t aus. Wer mit seiner Einschätzung auch richtig liegt - die Ernte ist so hoch ausgefallen wie seit fast 20 Jahren nicht mehr. Noch vor drei bis vier Jahren deckte Russland nur 30% seines Bedarfs an Reis selbst, 2009 dürften es 80% gewesen sein. Die neuen Zölle sollen dazu beitragen, dass sich dieser Trend auch

künftig fortsetzt. Zumal die Regierung alles unternimmt, um den Anbau vor Ort zu fördern, etwa durch Subventionen beim Erwerb von qualitativ hochwertigem Saatgut.

Dies ist eine von vielen handelspolitischen Maßnahmen, die Russland im Landwirtschaftssektor vornimmt. So sinken etwa die Quoten für den Import von Schweinefleisch von 650.000 t (2009) auf 500.000 t (2010). Im Jahr 2010 dürfen außerdem nur noch 780.000 t Geflügelfleisch importiert werden, 2009 waren es noch 952.000 t. Zudem fordert der russische Verband der Schweinehalter einen Importstopp für Schlachtschweine. Die Regierung diskutiert bereits eine Erhöhung des Importzolls auf lebende Schweine von 5% auf 40 bis 75%.

Ohne WTO-Mitgliedschaft müssen sich deutsche Exporteure auch künftig auf eine wenig berechenbare russische Zollpolitik einstellen. Dasselbe gilt für die Importeure russischer Waren - seien es chemische Produkte, Holz oder Stahl. Mit der Einführung von Exportzöllen versucht die russische Regierung, den Ausverkauf von Rohstoffen (wie etwa bei Rundholz und Metall) zu verhindern, die Verarbeitungstiefe im Land zu erhöhen, das Warenangebot auf dem heimischen Markt zu vergrößern und die Preise zu senken. Bei der Einführung von Exportzöllen auf Düngemittel sollte beispielsweise die heimische Landwirtschaft unterstützt werden. Ein Trugschluss, denn anstelle zusätzlichen Niedrigpreisdünger für russische Abnehmer anzubieten, reduzierten die hoch wettbewerbsfähigen Anbieter schlichtweg die Produktion. Mittlerweile wurden diese Exportzölle wieder gesenkt.

Dagegen steht die Erhöhung der Ausfuhrabgaben auf Rundholz noch aus. Um ausländische Firmen zu bewegen, in Russland nicht nur Holz einzukaufen, sondern auch die Tiefenverarbeitung zu übernehmen, sollten zu Beginn 2009 die Exportzölle von momentan 15 Euro auf 50 Euro pro Kubikmeter Rundholz angehoben werden. Wegen der Wirtschaftskrise wurde die Maßnahme aufgeschoben. Auch 2010 werde es nicht zu der Zollerhöhung kommen, versprach Premierminister Wladimir Putin Ende Oktober 2009 auf der russisch-finnischen Holz-Konferenz in Sankt Petersburg. Aber mittelfristig sollten sich westeuropäische Einkäufer auf diese Maßnahme einstellen.

Neben Quoten und Zöllen bilden auch technische Normen und Standards eine Hürde für deutsche Unternehmen im Exportgeschäft nach Russland. Doch die Situation könnte sich verbessern. Die Duma hat Ende Dezember 2009 eine Änderung des Gesetzes "Über technische Regulierung" beschlossen. Danach sollen ab Juli 2010 neben den russischen Normen und Standards für die Bereiche Industrie, Bau und Gesundheit auch die Normen der Europäischen Union sowie der Zollunionspartner Kasachstan und Belarus angewendet werden dürfen. Die Entscheidung darüber, ob fremde Standards eingeführt werden, liegt bei der Föderalen Agentur für technische Regulierung und Metrologie (Rostechregulirowanije).

Die russische Verwaltung hat es binnen sieben Jahren nicht geschafft, neue Normen und Standards auszuarbeiten. Wie die Wirtschaftszeitung "Delowoje St. Petersburg" am 22.12.2009 unter Berufung auf den Vizechef des Russischen Verbraucherverbandes berichtet, seien seit 2003 jährlich 6 Mrd. Rubel (knapp 140 Mio. Euro) für die Reformierung von 17 grundlegenden Standards und bis zu 400 weiteren Regelungen ausgegeben worden, verabschiedet wurden aber lediglich "elf Dokumente", schreibt die Zeitung weiter. Präsident Dmitri Medwedew rechtfertigte das mittlerweile von der Duma angenommene Gesetz mit der Ineffizienz (wörtlich: "Elend") der Regulierungsbehörde.

## **8. Österreich – „Heimisches Transportgewerbe braucht Entlastung“**

„Die Aufnahme von Investitionen in umweltfreundliche Lkw in das ERP-Kleinkreditprogramm ist zwar ein erfreulicher Schritt, dem aber dringend weitere Entlastungsschritte für die Branche folgen müssen“, betont Franz Wolfsgruber, Obmann der Transporteure in der WKO Oberösterreich. „Damit Betriebe in den Genuss der angeführten Kreditförderung kommen können, muss vorab bereits eine ausreichende Liquidität für Investitionen vorhanden sein, und das ist angesichts der Belastungslawine, unter der das heimische Transportgewerbe in einer Zeit mit schwacher Konjunktur besonders leidet, äußerst schwierig“, relativiert Wolfsgruber.

Nach wie vor ist das heimische Transportgewerbe im EU-Vergleich der mit Abstand höchsten Abgabenbelastung ausgesetzt. Neben der im EU-Vergleich doppelt so hohen Kfz-Steuer stöhnt die Transportbranche vor allem auch massiv unter der seit heuer geltenden Anpassung der Mauttarife an die Schadstoffklassen. „Dass in diesem Zusammenhang die Mauttarife für Euro6- und EEV-Lkw um 10 Prozent reduziert wurden, klingt zwar erfreulich, nutzt praktisch aber nichts, weil derartige Lkw

derzeit nicht einmal erhältlich sind, kritisiert Wolfsgruber. Hingegen werden die für Euro3-Fahrzeuge um 10 Prozent erhöhten Tarife bereits für rund 40 Prozent des heimischen Lkw-Bestandes voll wirksam. Verschärfend kommt hinzu dass für rund 30.000 solcher bis Oktober 2006 erstzugelassener Fahrzeuge damit ein durchschnittlicher Wertverlust von 20.000 Euro verbunden ist — für den heimischen Fahrzeugbestand insgesamt eine Wertminderung im Ausmaß von 600 Millionen Euro. „Insgesamt kann sich die neue Mautstruktur erst ab einer jährlichen Fahrleistung von mindestens 120.000 Kilometern im heimischen Autobahnnetz rechnen. Für die Mehrheit der von KMU im vorwiegend nationalen Verkehr eingesetzten Fahrzeuge geht somit die Rechnung gar nicht auf“, bedauert Wolfsgruber.

Auch die seit Oktober letzten Jahres geltende verpflichtende Weiterbildung für Lkw-Lenker im Ausmaß von 35 Stunden alle 5 Jahre verursacht weitere beachtliche Kosten für Transporteure, für die es noch keinerlei Förderung gibt. Wir tragen die Zielsetzung dieser Maßnahmen durchaus mit, es kann aber nicht sein, dass wir Transporteure all diese öffentlichen Anliegen ausschließlich aus unserer Tasche zahlen müssen“, unterstreicht Wolfsgruber seine diesbezügliche Forderung nach einer Lenker-Weiterbildungsförderung, die zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit heimischer Transportunternehmen und inländischer Arbeitsplätze beitragen soll. Denn nur eine dringende Entlastung kann den Prozess der Verlagerung von Fahrzeugen und damit auch Arbeitsplätzen ins Ausland verhindern. „Dass mit jedem ausgeflaggten Lkw dem Staat jährlich rund 50.000 Euro an Steuern und Abgaben entgehen, sollte die Politik endlich zu Entlastungen für das heimische Transportgewerbe veranlassen“, fordert Wolfsgruber  
(Quelle WKO)

## 9. Reifenangebot der Woche



Marke:.....Infinity  
Dimension: .....385 65 R22,5  
Typ:.....A38 gemäß Einsatz  
Preis:.....€ 206,40 / Stk. (solange der Vorrat reicht)

## 9. Gestohlener LKW innerhalb von 4 Stunden zurück zum Besitzer!

Am Montag, 01.03.2010 erhielt Service 24 Notdienst GmbH um 10:22 Uhr einen Anruf von einem dänischen Transportunternehmen: In Spanien wurde ein Lkw gestohlen. Da der Service 24 Truck Assistance Kunde seine Fahrzeuge mit GPS-Tracking ausgestattet hatte, konnte der Operator in der Notrufzentrale sofort den aktuellen Standort des Fahrzeuges feststellen. Um 10:31Uhr war ersichtlich, dass das Fahrzeug neben einem Bahngleis in Figueras stand. Sofort hat der Operator den spanischen Rechtsbeistandspartner kontaktiert und nach einer kurzen Abklärung des Standortes wurde der Rechtsanwalt aktiv. Damit die Polizei zum Fahrzeug fahren kann und gleichzeitig das gestohlene Fahrzeug konfiszieren darf, müssten mehrere Dokumente ausgefüllt und eingereicht werden. Der Operator koordinierte diesen Datenaustausch und innerhalb einer Stunde war die Anzeige fertig.

Die Spanische Polizei traf um 11:47 beim Fahrzeug ein – mittels GPS-Ortung konnte der genaue Standort laufend festgestellt werden. Nachdem eine Fahrzeugidentifizierung positiv erfolgte, wurde der Fahrer festgenommen.

In der Zwischenzeit erfuhr der Operator dass am Vorabend zwei rumänische Fahrer über 3000 Liter Diesel gekauft hatten – natürlich mit der Tankkarte Truck Assistance Kunden. Dies war schon sehr merkwürdig, vor allem da der Tankinhalt des lediglich 750 Liter fassen könnte.

Als die Polizei den Fahrer befragte, gab er zu dass er und seinen Kollegen am Vorabend diese große Menge Kraftstoff „gekauft“ hatten, welche dann am Parkplatz an andere Fahrer weiter verkauft wurde. Mit dem Erlös (über 2.000,- Euro!!) hatten sich beide Herren am Abend in mehreren „Lusthäusern“ vergnügt – Der zweite Fahrer ist bis dato zwar noch immer flüchtig – jedoch das Fahrzeug samt

Auflieger waren gegen 14:00 Uhr schon wieder abholbereit. Ein Fahrer der Firma holte den LKW ab und fuhr zurück nach Dänemark.

Durch den sofortigen Anruf bei Service 24 konnte ein Rechtsanwalt direkt die Anzeige in die Wege leiten und die bürokratischen Wege auf ein Minimum reduzieren – Bis auf den Schaden der „Betankung“ war das Fahrzeug unversehrt wieder in rechtmäßigem Besitz.

Service 24 bietet seinen Truck-Assistance Kunden außer Dienstleistungen wie Reifennotdienst, Pannenhilfe und Zahlungsgarantievergabe, auch das Service von Sicherheitsleistungen mit kostenloser Verteidigung in Spanien, Frankreich, Deutschland und Belgien. Eine tatkräftige Rechtsabteilung steht den Service 24 – Kunden täglich von 0-24h zur Verfügung – auch für außergewöhnliche Leistungen wie die Organisation von Anzeigen und die Überführung von Fahrzeugdieben.

Ohne Rechtshilfe hätte eine Anzeige von der dänischen Firma bis zur eine Woche dauern können... Das Vorhandensein einer hochwertigen Telematiklösung in dem Fahrzeug trug natürlich auch zur schnellen Aufklärung bei.

Mehr Informationen über Telematiklösungen, GPS-Tracking und Sicherheitsleistungen erhalten Sie unter der Telefonnummer 03622 / 72300 oder per Mail an [info@service24.at](mailto:info@service24.at)

Sehr geehrter Abonnent,

wir freuen uns, dass Sie Zeit gefunden haben unseren Newsletter zu lesen und wünschen Ihnen eine erfolgreiche Woche!

Falls Sie uns Ihren Kommentar zu einem unserer Artikel oder ein generelles Feedback schicken möchten, bitten wir Sie unser Team zu kontaktieren. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung. [info@truck.at](mailto:info@truck.at) oder 0043 (0)3622 72313

Alle in diesem Jahr verschickten Newsletter können Sie in unserem [Newsletterarchiv](#) nachlesen.

Falls Sie den Newsletter nicht mehr empfangen wollen, klicken Sie bitte [hier](#)  
Mit besten Grüßen

Ihr Truck.at Team

Für den Inhalt verantwortlich: Onlineportal Truck.at | Altaussee 22 | A-8992 Altaussee.

© Copyright Truck.at – Die Vervielfältigung – in Auszügen oder im Gesamten bedarf einer schriftlichen Genehmigung