

## Transport und Verkehr

### Für Sie erreicht!

Erfolge Ihrer Interessenvertretung Verkehr 2017 und 2018

Stand: 05.04.2018

- [Halbierung der Flugabgabe ab 2018](#)
- [Bonus für leise Güterwaggons](#)
- [Verbesserungen im Güterbeförderungsgesetz](#)
- [Einführung der Digitalen Vignette](#)
- [Anpassung der Abmessungen und Gewichte von Lkw](#)
- [Weiterbildung WIFI-Kurse für die Fahrzeugaufbereitung](#)
- [World Skills](#)
- [Maß- und Eichgesetz](#)
- [HERMES Verkehrs Logistik Preis 2017](#)
- [Aufhebung des Lkw Nacht-60ers](#)
- [Weiterentwicklung der fahrleistungsabhängigen Maut ab 2017](#)
- [Praxisgerechte Regelungen für Sondertransportbegleiter](#)
- [Rechtssicherheit für automatisiertes Fahren](#)
- [Ahndung unbefugter Gewerbeausübung](#)
- [Frankreich: Kontrollpraxis Mehrfahrerbesetzung](#)
- [Änderung der Lenkerinnen-Ausnahmeverordnung](#)
- [Arbeitszeitrichtlinie Binnenschifffahrt](#)
- [Integration der O-Busse in der StrabVO](#)
- [Fahrerlose Straßenbahn](#)
- [Viertes Eisenbahnpaket - PSO](#)
- [Zwangsöffnung bei Anschlussbahnen verhindert](#)
- [Anschlussbahnförderung erhalten und ausbauen](#)
- [Ausnahmen im regulierten Schienenverkehrsmarkt](#)
- [Verbesserungen für Projektwerber im Rahmen der Novellierung des UVP-Gesetzes](#)
- [Praxisorientierte Änderungen zur Arbeitszeit im Rahmenrecht des Kollektivvertrages für die Seilbahnbediensteten](#)
- [Klarstellungen in der EU-Seilbahnverordnung zugunsten der Seilbahnbranche](#)
- [Außenabfluggenehmigungen](#)
- [Kollektivvertrag Ausländische Airlines](#)
- [Kollektivvertrag für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der](#)

- Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen
- Bestandsmeldung für den Vignettenverkauf
  - Entfall der Nachtfahrt
  - Bei Führerschein 6 UE Hauptschulung ab 1. Dezember 2016
  - Präsentation der Verkehrswirtschaft beim 1. Karrieretag der Jungen ÖVG
  - Registrierkassenpflicht
  - Praxisnaher Vollzug des Energieeffizienzgesetzes
  - Mitglieder-Dialog: Wirtschaft sind wir alle!

## **Halbierung der Flugabgabe ab 2018**

**Gefordert:** Abschaffung der Flugabgabe

**Erreicht:** Die Halbierung der Flugabgabe ab 2018 ist ein wichtiges Signal und beeinflusst die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Österreichs in der Luftfahrt positiv.

## **Bonus für leise Güterwaggons**

**Gefordert:** Forcierung und Förderung von „lärmmarmen“ Waggons.

**Erreicht:** Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2017 werden mit „Flüsterbremsen“ ausgestattete Waggons mit einer Mautgutschrift von bis zu 1.700 Euro pro vierachsigen Waggon (pro Flüsterachse und zurückgelegtem Kilometer ein Cent) belohnt. Das entspricht den Kosten, die beim Umrüsten eines Güterwaggons mit vier Achsen entstehen.

## **Verbesserungen im Güterbeförderungsgesetz**

**Gefordert:** Bessere Kontrolle der Kabotagebestimmungen, Zulassung eines elektronischen Begleitpapiers

**Erreicht:** Das Güterbeförderungsgesetz hält nun explizit fest, dass eindeutige Belege gemäß den europarechtlichen Erfordernissen – zur besseren Kontrolle der Kabotagevorschriften – im Fahrzeug mitgeführt werden müssen. Auch eine Ergänzung der Strafbestimmungen im Güterbeförderungsgesetz, wenn diese Nachweise nicht vorhanden sind, wurde eingeführt. Es erfolgte die Klarstellung, dass die Finanzpolizei als Organ der Abgabenbehörde - vor allem bei unerlaubter Kabotage - tätig werden kann. Weiters wird der zunehmenden Digitalisierung Rechnung getragen. Begleitpapiere oder sonstige Beförderungsnachweise können nun sowohl in Papierform als auch in elektronischer Form mitgeführt werden.

## **Einführung der Digitalen Vignette**

**Gefordert:** Digitalisierung vorantreiben, Erleichterung für Unternehmen schaffen

**Erreicht:** Mit der Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (BStMG) wurde die gesetzliche Grundlage für die Einführung der sogenannten „Digitalen Vignette“ geschaffen. Die Klebevignette bleibt weiterhin als gleichwertige Alternative bestehen. Das Gesetz wird um einige Bestimmungen ergänzt, um die digitale Vignette in die Praxis umsetzen zu können. So wird nun eine Vignettenevidenz im Sinne eines öffentlichen Registers eingeführt, in das jede Person Einsicht nehmen und damit überprüfen kann, ob für ein bestimmtes Fahrzeug eine Vignette erworben wurde. Vorteile bringt die digitale Vignette vor allem für BesitzerInnen von Wechselkennzeichen und Probefahrt- und Überstellungskennzeichen.

## **Anpassung der Abmessungen und Gewichte von Lkw**

**Gefordert:** Unbürokratischer Containertransporten und Anhebung des hzG bei alternativen Antrieben.

**Erreicht:** 45 Fuß Container und Wechselaufbauten dürfen im kombinierten Verkehr ohne Sondergenehmigung transportiert werden. Für Kfz mit alternativem Antrieb wird zum Ausgleich für das höhere Eigengewicht das hzG um 1t angehoben.

## **Weiterbildung WIFI-Kurse für die Fahrzeugaufbereitung**

**Gefordert:** Weiterbildungsangebot für die Branche der Serviceunternehmen erweitern

**Erreicht:** WIFI-Kurse für die Fahrzeugaufbereitung wurden gemeinsam mit Praktikern aus der Branche auf die Beine gestellt. Somit konnte erstmals erreicht werden, dass an einzelnen WIFIs in den Bundesländern Basiskurse für die Fahrzeugaufbereitung angeboten werden. Der Kurs setzt sich aus einem theoretischen und einem praktischen Teil zusammen. Der nächste Schritt ist eine Zertifizierung für die Betriebe zu erarbeiten.

## **World Skills**

**Gefordert:** Spedition und Logistik - Teilnahme an den WorldSkills

**Erreicht:** Österreich wird beim Beruf Speditionskaufmann/-frau gegen Spanien, Ungarn, Russland, Singapur und Zambia antreten. Der Fachverband Spedition und Logistik in der Wirtschaftskammer Österreich hat 2015 im Rahmen der Austria Skills erstmals Staatsmeisterschaften für junge Speditionskaufleute abgehalten. Dieser Bewerb verschafft nun den Zugang zu den World Skills 2017. Dies ist eine Premiere, denn bisher haben an den World Skills keine kaufmännischen Berufe teilgenommen.

## **Maß- und Eichgesetz**

**Gefordert:** Erleichterungen im Maß- und Eichgesetz für Taxiunternehmen und Tankstellen

**Erreicht:** Streichung der Eichpflicht bei Wegstreckenzählern in selbstgelenkten Fahrzeugen sowie Verlängerung der Nacheichfrist für Taxameter von 2 auf 3 Jahre. Die Nacheichfrist gemäß dem Maß- und Eichgesetz konnte außerdem für Kraftstoffzapfanlagen für die Betankung von Kraftfahrzeugen und für Reifendruckmessgeräte erfolgreich von 2 auf 4 Jahre verlängert werden. Weiters wurden praxistaugliche Übergangsfristen durchgesetzt.

## **HERMES Verkehrs Logistik Preis 2017**

**Gefordert:** Leistungen der Verkehrswirtschaft in die Öffentlichkeit tragen und Motivation der Unternehmungen zur Qualitätsoffensive bieten.

**Erreicht:** Seit 2013 wird der HERMES Verkehrs Logistik Preis in den Kategorien, Nachhaltigkeit, Sicherheit und Bildung sowie für bestes KMU und das Lebenswerk im Rahmen einer Gala vergeben.

## **Aufhebung des Lkw Nacht-60ers**

**Gefordert:** Die derzeitige Regelung ist im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Lärmschutz und Umweltschutz nicht mehr zeitgemäß. Das Fahren in der Nacht über weite Strecken mit einer Geschwindigkeit von maximal 60km/h ist für die Lenker monoton und ermüdend und für nachkommende Fahrzeuge (aufgrund des hohen Geschwindigkeitsunterschiedes von bis zu 70km/h) gefährlich.

**Erreicht:** Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80km/h für LKW über 7,5t zwischen 22.00 und 05.00 auf diversen weiteren Streckenabschnitten gemäß Vorschlagsliste der ASFINAG.

## **Weiterentwicklung der fahrleistungsabhängigen Maut ab 2017**

**Gefordert:** planbareres, vorhersehbareres und wirtschaftsverträglicheres Mautsystem

**Erreicht:** Ab 2017 entfällt die Differenzierung der fahrleistungsabhängigen Maut nach EURO-Emissionsklassen. Es werden zwar zusätzlich zu einem Basisinfrastrukturtarif externe Kosten (Luftverschmutzung und Lärm) eingehoben, die Hälfte der Einnahmen aus den externen Kosten (20Mio) werden aber jährlich bis inkl 2020 zur Tarifstützung der Euro VI Fahrzeuge verwendet. Die Zuschläge für externe Kosten werden bis Ende 2020 nicht erhöht, der Berechnungszeitraum für die Valorisierung wird ab 2017 an jenen der Vignette angepasst, dh die neuen Tarife stehen jeweils bereits Mitte des Jahres für das Folgejahr fest, was zur Transparenz und Planungssicherheit beiträgt. Auch für die Zeit nach 2020 werden die Einnahmen aus externen Kosten an die Betriebe zurückfließen, zum Beispiel im Zuge von Förderungen für Aus- und Weiterbildung.

Insgesamt wurden mit dem Paket von 2016 bis 2020 Zusatzkosten von rund 150 Mio. Euro abgewendet.

**Gefordert:** Keine Flächendeckende Maut

**Erreicht:** Maut: Seit 2014 prüfen die Landesverkehrsreferenten die Einführung einer flächendeckenden Maut in Österreich. Anfang 2016 ist die gesamte Wirtschaftskammerorganisation in einer breitangelegten gemeinsamen Informationskampagne gegen die Einführung einer flächendeckenden Maut aufgetreten und hat die Bevölkerung und Entscheidungsträger über die Nachteile einer solchen Maßnahme informiert. Mit Erfolg: Die Argumente und der Einsatz der Wirtschaftskammerorganisation gegen eine flächendeckende Maut auf allen Landes- und Gemeindestraßen für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen haben Früchte getragen. Es kam bei der letzten Landesverkehrsreferentenkonferenz im April 2016 keine Einigung unter den Landes-Verkehrsreferenten für diese Belastungsidee zustande.

## **Praxisgerechte Regelungen für Sondertransportbegleiter**

**Gefordert:** Um die hohe Qualität der Leistungen der österreichischen Unternehmen im Bereich Begleitung von Sondertransporten aufrecht zu erhalten, sind Anpassungen der Rechtsvorschriften nötig.

**Erreicht:** Bei Sondertransport-Begleitfahrzeugen wird ein österreichisches Kennzeichen Pflicht: Die 32. KFG-Novelle führt für Sondertransport-Begleitfahrzeuge die Verwendungsbestimmung Nr 41. Die privaten beliebigen Organe setzen in der Regel ein orangefarbenes Warnlicht ein, bei anspruchsvollen Fahrten wird auch Blaulicht verwendet. Die Aufsichtsorgane sind mit der Befugnis ausgestattet, den übrigen Verkehrsteilnehmern (va Pkw-Lenkern) Anordnungen (mit Verkehrskellen, Anhaltestäben) zu geben, die zu befolgen sind. Für die Personen, die den Verkehr regeln (private Straßentransport-Aufsichtsorgane) gilt bereits, dass diese österreichische Staatsbürger sein müssen. Die Sondertransport-Absicherung „beginnt und endet“ an der Staatsgrenze mit der Übernahme bzw. Übergabe des Sondertransports. Die von den Begleitern verwendeten weißen Fahrzeuge (früher Polizei-Autos) konnten bisher auch im Ausland angemeldet werden. Ab 1. Oktober 2016 dürfen zur Absicherung von Sondertransporten nur mehr in Österreich angemeldete Fahrzeuge verwendet werden. Blaulicht wird es nur mehr auf österreichischen Fahrzeugen geben.

**Erreicht:** Bei Sondertransport-Begleitfahrzeugen kommen moderne Ausstattungsvorschriften: Fahrzeuge, die von gemäß § 97 Abs. 2 StVO beeideten Straßenaufsichtsorganen zur Begleitung von Sondertransporten verwendet werden, müssen im Zulassungsschein die für diesen Verwendungszweck vorgesehene Verwendungsbestimmung Nr 41 eingetragen haben. Elektronische Signalanlagen müssen auf neuen Stand gebracht werden. Die technische Eignung eines Fahrzeuges zur Begleitung von Sondertransporten ist durch ein Gutachten einer Landesprüfstelle zu bestätigen.

## **Rechtssicherheit für automatisiertes Fahren**

**Gefordert:** Klare rechtliche Rahmenbedingungen für die Verwendung von Assistenzsystemen und Schaffung der Grundlagen für Tests von Neuentwicklungen.

**Erreicht:** Bereits genehmigte Systeme wie der Stauassistent dürfen nun verwendet werden und die Testmöglichkeiten z.B. für selbstfahrenden Kfz werden erweitert. Der Lenker muss aber jederzeit in der Lage sein, die Fahraufgaben wieder zu übernehmen.

## **Ahndung unbefugter Gewerbeausübung**

**Gefordert:** Effektivere Kontrolle unbefugter Gewerbeausübung im Straßengüterverkehr.

**Erreicht:** Bisher gestaltet sich die Kontrolle der Kabotagevorschriften aufgrund verschiedenster Zuständigkeiten (Polizei, Finanzpolizei, Krankenkassen) als sehr schwierig und nahezu unmöglich, da für eine effiziente Kontrolle das koordinierte Zusammenspiel der Kontrollbehörden aller beteiligten Ministerien oder (noch besser) die Zuständigkeit einer einzigen Kontrollbehörde nötig wäre. Die vom bmvit initiierte Plattform LKW-Sicherheit hat nun ihre Arbeit aufgenommen. Ihr Ziel ist eine koordinierte Kontrolle des Straßengüterverkehrs. Dies ist ein erster wichtiger Schritt für effektivere Kontrollen unbefugter Gewerbeausübung.

## **Frankreich: Kontrollpraxis Mehrfahrerbesetzung**

**Gefordert:** Die Durchführung von Reisebusfahrten in Frankreich mit Mehrfahrerbesetzung, die EU-konform durchgeführt werden, wurden von den Kontrollbehörden nicht akzeptiert. Die französischen Kontrollbehörden hatten die Bereitschaftszeit bei der Mehrfahrerbesetzung neu interpretiert und die Pause für den zweiten Fahrer

im fahrenden Fahrzeug nicht akzeptiert.

**Erreicht** Frankreich gab die umstrittene Kontrollpraxis nach Intervention der Berufsgruppe und der IRU auf. Das Thema wurde bei der „EC Enforcement Working Group“ geklärt. Die Vertreter der französischen Kontrollbehörden wurden davon überzeugt, dass sich die Auslegung der Pausenzeiten des zweiten Fahrers nicht geändert hat und die Leitlinie Nr. 2 nach wie vor in Frankreich zur Anwendung kommen soll. Mehrfahrerbesetzung können daher auch in Frankreich wieder EU-konform durchgeführt werden (45 Minuten der Zeit als Beifahrer können im fahrenden Fahrzeug als Pause gelten, wenn ihm diese Zeit zur freien Verfügung steht).

## **Änderung der Lenkerinnen-Ausnahmereverordnung**

**Gefordert:** Anpassungen bei der Hausmüllabfuhr sowie beim Winterdienst

**Erreicht:** Über Anregung der BSTV konnte im Sozialministerium eine Änderung der L-AVO (Lenkerinnen-Ausnahmereverordnung) durchgesetzt werden. Mit der Novelle werden die von der BSTV geforderten Anpassungen an das schon früher geänderte EU-Recht bei der Hausmüllabfuhr sowie beim Winterdienst (Wegfall der Begriffe „Zuständige Stellen“ und „Straßenbauämter“) umgesetzt.

Die Neuregelung dient insofern einer für die betriebliche Praxis hilfreichen Klarstellung, als

- zum einen der nicht mehr zeitgemäße Begriff „Straßenbauämter“ durch „Straßenerhalter“ ersetzt wurde, und
- zum anderen aus der geänderten Textierung nun eindeutig und rechtssicher ableitbar ist, dass die Ausnahme auch für Fahrzeuge gilt, die nicht unmittelbar von den Straßenerhaltern sondern von deren (privatwirtschaftlichen) Vertragspartnern betrieben werden.

## **Arbeitszeitrichtlinie Binnenschifffahrt**

**Gefordert:** Arbeitszeitrichtlinie Binnenschifffahrt unternehmensfreundlich umsetzen

**Erreicht:** Seit Anfang 2016 wurde mit dem Sozialministerium in mehreren Sozialpartnergesprächen die nationale Umsetzung der Arbeitszeit-Richtlinie (Richtlinie 2014/112/EU vom 19. Dezember 2014) verhandelt. Im Zuge dieser Gespräche konnte seitens der BSTV eine für die Betriebe in der Praxis hilfreiche Flexibilisierung der wöchentlichen Ruhezeit erreicht werden. Diese Bestimmung ermöglicht nun, im Wege des Kollektivvertrages eine Durchrechnung der Wochenruhe mit einem mehr als 1-monatigen Durchrechnungszeitraum zuzulassen, sodass bis zu 31 aufeinanderfolgende Arbeitstage (somit auch ein ganzer Kalendermonat) möglich werden. Der Kollektivvertrag enthält aktuell nur einen Durchrechnungszeitraum von maximal 1 (Kalender)Monat mit einer Bandbreite von maximal 20 bis 24 aufeinanderfolgenden Arbeitstagen. Mit der gesetzlichen Ermächtigung für eine solche Regelung wird nun jedenfalls der Weg für eine Verbesserung der betrieblichen Rahmenbedingungen durch entsprechende KV-Gestaltung (bisher nicht möglich) frei.

## **Integration der O-Busse in der StrabVO**

**Gefordert:** Berücksichtigung der Oberleitungs-Omnibusse in der Straßenbahnverordnung

**Erreicht:** Bislang waren Oberleitungs-Omnibusse vom Geltungsbereich der StrabVO vollständig ausgenommen. Der Novellierungsentwurf umfasst sowohl Bestimmungen für Straßenbahnen als auch für Oberleitungs-Omnibusse. Damit gibt es nun für O-Bus-Unternehmen mehr Rechtssicherheit und Rechtsklarheit, vor allem auch im Umgang mit Behörden.

## **Fahrerlose Straßenbahn**

**Gefordert:** Anpassung der Bestimmungen in der StrabVO auf den fahrerlosen U-Bahn-Betrieb

**Erreicht:** Die für einen fahrerlosen Straßenbahn- bzw. U-Bahnbetrieb notwendigen Regelungen wurden in die Straßenbahnverordnung eingearbeitet.

## **Viertes Eisenbahnpaket - PSO**

**Gefordert:** Wahlfreiheit zwischen Direktvergabe und Ausschreibung

**Erreicht:** Die Wahlfreiheit zwischen Direktvergabe und Ausschreibung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bleibt erhalten.

## **Zwangsöffnung bei Anschlussbahnen verhindert**

**Gefordert:** Gesetzgeber soll von der Ausnahmemöglichkeit in Art. 2 Abs 3 lit. d der RL 2012/34 EU Gebrauch machen.

**Erreicht:** Umsetzung der Ausnahmemöglichkeit wie in der EU-RL vorgesehen, dass Serviceeinrichtungen entlang einer Anschlussbahn, die vom Anschlussbahnbetreiber selbst ausschließlich für Zwecke der eigenen Güterbeförderung genutzt werden, von der Anwendung des Art. 13 der Richtlinie 2012/34/EU ausgenommen sind.

## **Anschlussbahnförderung erhalten und ausbauen**

**Gefordert:** Die Errichtung von Anschlussbahnen muss weiterhin ein öffentliches Interesse darstellen und bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden.

**Erreicht:** Die Richtlinien für die Anschlussbahnförderung wurde erneuert und um bestandserhaltende Investitionen ergänzt. Bis 2017 stehen insgesamt rund 41 Mio Euro zur Verfügung.

## **Ausnahmen im regulierten Schienenverkehrsmarkt**

**Gefordert:** Ausnahmen im EisbG für kleine und mittlere Unternehmen und Infrastrukturen, die für das Funktionieren des Europäischen Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind.

**Erreicht:** Die in der RL 2012/34/EU vorgesehenen Ausnahmemöglichkeiten wurden auf nationaler Ebene in § 54a EisbG (Ausnahmen vom Geltungsbereich des 6. Teiles) umgesetzt.

## **Verbesserungen für Projektwerber im Rahmen der Novellierung des UVP-Gesetzes**

**Gefordert:** Eindämmung der ausufernden Dauer von UVP-Verfahren in Österreich

**Erreicht:** Konkrete Maßnahmen zur Erleichterung für Projektwerber und zur Beschleunigung der UVP-Verfahren im Rahmen des Verwaltungsreformgesetzes. Das reicht von der Streichung überbordender Stellungnahmerechte bis zur Verkürzung von Behörden-Fristen im UVP-Verfahren.

## **Praxisorientierte Änderungen zur Arbeitszeit im Rahmenrecht des Kollektivvertrages für die Seilbahnbediensteten**

**Gefordert:** Ausdehnung der Arbeitszeit im Rahmen der Möglichkeiten des AZG und flexiblere Gestaltung der Arbeitszeit

**Erreicht:** Im neuen Kollektivvertrag für die Seilbahnbediensteten (gültig ab 1.5.2016) wurde erstmals eine Normalarbeitszeit von bis zu 10 Stunden für alle Mitarbeiter im Seilbahnbetrieb festgeschrieben. Bei Arbeitnehmern im Sinne des § 18 Abs 1 Z 3 AZG darf die tägliche Normalarbeitszeit sogar bis zu 12 Stunden betragen, wenn es die Aufrechterhaltung des Verkehrs erfordert. Bei erhöhtem Arbeitsbedarf dürfen in der Woche bis zu 60 Stunden gearbeitet werden. Ebenfalls seit der Gültigkeit des neuen KV Seilbahnen ist es zulässig, dass Seilbahnunternehmen ohne Betriebsrat schriftliche Einzelvereinbarungen zur Arbeitszeitflexibilisierung abschließen. Diese Möglichkeit gab es bis dahin nur in Seilbahnunternehmen mit Betriebsrat.

## **Klarstellungen in der EU-Seilbahnverordnung zugunsten der Seilbahnbranche**

**Gefordert:** Keine Verschlechterung für die Seilbahnunternehmen durch die neue Verordnung im Vergleich zur bisherigen Seilbahn-Richtlinie

**Erreicht:** Der Text der neuen Seilbahnverordnung, die am 20. April 2016 in Kraft getreten ist, enthält drei wichtige Punkte im Sinne der Seilbahnbranche. Entgegen dem ersten Entwurf wird die Verordnung nur für neue Anlagen gelten. Auch die Möglichkeit des Wiederaufstellens von Seilbahnen bleibt erhalten. Und schließlich wurde das weitreichende Vorsorgeprinzip nicht in Text der Verordnung aufgenommen.

## **Außenabfluggenehmigungen**

**Gefordert:** Praxistaugliche Regelungen für die Luftfahrt

**Erreicht:** Erteilung von Außenabflug- bzw. Außenlandebewilligungen in besonderen Situationen auch ohne Angabe der konkreten Fläche in Form einer allgemeinen Bewilligung

Eine Erkenntnis des VwGH stellte klar, dass eine langfristige und bundesländerweise Genehmigung von Außenabflügen und -landungen nicht erfolgen darf. Dadurch entstanden für die Wirtschaft (insbesondere Helikopter) und für die Länder (die Genehmigungen sind Ländersache) Probleme. In Verhandlungen mit dem BMVIT konnten wir erreichen, dass die Außenabflug- bzw. Außenlandebewilligungen in besonderen Situationen auch ohne Angabe der konkreten Fläche in Form einer allgemeinen Bewilligung erteilt werden kann. In der Praxis hat sich gezeigt, dass manche Einsätze einen Abflug bzw. eine Landung außerhalb eines Flugplatzes erfordern, jedoch die konkrete Fläche nicht im Vorhinein bekannt ist. Dies ist zB bei Flügen zur Bergung von Tierkadavern, kurzfristig erforderlichen Materialtransporten im öffentlichen Interesse, Kontrollflügen für Energieversorger, Wildfütterungen im Winter, Lawinenbeobachtungen udgl. der Fall. Die Novelle des Luftfahrtgesetzes ermöglicht der Wirtschaft somit wieder ein flexibles Arbeiten. Weiters wird die Pflicht zur Einholung einer Bewilligung für Fallschirmabsprünge auf das dicht besiedelte Gebiet beschränkt. Eine analoge Regelung wird für Abflüge von Freiballonen außerhalb von Flugplätzen vorgesehen.

## **Kollektivvertrag Ausländische Airlines**

**Gefordert:** Leistungsorientierter Kollektivvertrag für Angestellte der ausländischen Airlines in Österreich.

**Erreicht:** KV NEU mit Leistungskomponenten für ausländische Airlines in Österreich

Mit 1.1.2016 wurde ein neu strukturierter Kollektivvertrag mit einer Reduzierung der Stufensprünge zugunsten einer leistungsorientierten Entlohnung in Kraft gesetzt: Es gibt kaum mehr automatische Vorrückungen. In den jährlichen Tarifverhandlungen werden ein kollektiver Teil, den alle Angestellten bekommen, und ein individueller Teil, der von den Unternehmen nach internen Leistungskriterien auf einzelne Angestellte verteilt wird, ausverhandelt.

## **Kollektivvertrag für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmungen**

**Gefordert:** Ein leistbarer Kollektivvertrag für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmungen, der an die Bedingungen der Branche angepasst ist und Rechtssicherheit schafft.

**Erreicht:** Es wurde ein Kollektivvertrag abgeschlossen mit dem nun Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Tätigkeiten richtig eingestuft werden können und die tatsächlich ausgeübten Tätigkeiten in der Branche widerspiegelt. Der Kollektivvertrag wurde für drei Jahre vereinbart.

## **Bestandsmeldung für den Vignettenverkauf**

**Gefordert:** Keine untragbaren Belastungen und kein unnötiger Mehraufwand für die Tankstellenbetreiber durch die Verpflichtung einer wöchentlichen Bestandsmeldung der Vignetten.

**Erreicht:** Ab dem Abrechnungstag gerechnet ist nach 14 Tagen eine Bestandsmeldung abzugeben, sodass lediglich 2 Meldungen pro Monat anstelle der wöchentlichen Meldung nötig sind.

## **Entfall der Nachtfahrt**

**Gefordert:** Entfall der Nachtfahrt bei Begleitendem Fahren

**Erreicht:** Beim Begleitenden Fahren entfällt ab sofort die Nachtfahrt. Grundlage ist die 62. KDV-Novelle. Wenn Übungsfahrten (L 1000 km) gemäß § 122 KFG absolviert werden, so muss keine Nachtfahrt im Rahmen der Fahrschulausbildung durchgeführt werden. Erfahrungsgemäß werden Nachtfahrten ohnedies beim Begleitenden Fahren der Eltern mit ihren Kindern durchgeführt. Bei L-17 (3000 km) gemäß FSG ist wie bisher weiterhin keine Nachtfahrt vorgeschrieben. Wenn ergänzend zur Vollausbildung in der Fahrschule ein Antrag gem § 122 KFG gestellt wird, entfällt ebenfalls die Nachtfahrt, auch wenn 1000 km nicht vollständig gefahren werden. Weiters

dürfen Nachtfahrten bei der Vollausbildung sowohl in der Perfektionsschulung als auch in der Hauptschulung absolviert werden. Wird die Nachtfahrt bereits in der Hauptschulung absolviert, hat die Perfektionsschulung weiterhin 5 UE zu umfassen.

## **Bei Führerschein 6 UE Hauptschulung ab 1. Dezember 2016**

**Gefordert:** Anzahl der Unterrichtseinheiten für die Hauptschulung von bisher höchstens 1 auf 6 Unterrichtseinheiten anheben

**Erreicht: 6 Unterrichtseinheiten für die Hauptschulung vorgeschrieben.** Bei der Vollausbildung in der Fahrschule gab es bisher (mit 12+x) keine konkrete Vorgabe hinsichtlich des Umfangs der Hauptschulung. Die Anzahl der Stunden sollte sich nach Können und Fortschritt des Fahrschülers richten. Da diese flexible Lösung immer wieder zu Unklarheiten und Missverständnissen geführt hat, sind in der 62. KDV-Novelle nunmehr 6 Unterrichtseinheiten für die Hauptschulung vorgesehen. Der Fachverband hat die Konkretisierung betreffend ganzer Stunden (UE á 50 Minuten) und den Umfang der Hauptschulung mit 6 UE gefordert, da dies den umfangreichen Sachgebieten des Lehrplans von der notwendigen Ausbildungsdauer her Rechnung trägt. Derzeitige praktische Gegebenheiten der Ausbildungsdauer werden damit gesetzlich abgebildet, wie dies bereits bis Ende 2005 der Fall war.

**Gefordert:** Neue Theorieprüfung für die Module GW, Klasse B, Klasse A

**Erreicht:** Die Einführung der neuen Theorieprüfung ab 7. März 2016 erfolgte reibungslos. Die theoretische Prüfung für den Führerschein wurde – nach etwa 30 Jahren – inhaltlich umfangreich modernisiert. Rund 1.800 Fragen umfasst der zu lernende neue Fragenpool für die drei Module.

## **Präsentation der Verkehrswirtschaft beim 1. Karrieretag der Jungen ÖVG**

**Gefordert:** Eigene Karrieremesse für Hochschulabsolventen/Studierende, die speziell auf die Verkehrswirtschaft als Arbeitgeber zugeschnitten ist.

**Erreicht:** Beim 1. Karrieretag der Jungen Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft hat die Bundessparte Transport und Verkehr mit einem eigenen Stand teilgenommen. Die Messe wurde von Absolventen und Studierenden der TU Wien, der WU Wien sowie der FH St. Pölten besucht. Es wurden die vielfältigen Job- und Karriere-Möglichkeiten in der Verkehrswirtschaft aufgezeigt, vor allem auch vor dem Hintergrund des erwarteten Wandels im Mobilitätssystem. Weiters wurden auch Produkte und Services der Bundessparte Transport und Verkehr sowie der WKO vorgestellt.

## **Registrierkassenpflicht**

**Gefordert:** praxisnahe Erleichterungen im Verkehrsbereich, Sonderstellung der Automaten in der Registrierkassenpflicht. Automaten wie Parkgaragen-, Tank- und Waschautomaten, sollten nicht umgerüstet werden, da viele Betreiber bereits in neue Geräte investiert haben und diese finanzielle Last untragbar gewesen wäre.

**Erreicht:** Ausnahme für Fahrscheinautomaten, Erleichterungen für mobile Gruppe bei Ticketverkäufen durch Buslenker/Zugpersonal. Automaten, die vor 1.1.2016 angeschafft wurden, müssen bis 2027 nicht umgerüstet werden. Erleichterungen für ‚Kleinbetrag-Automaten‘. Kostengünstige Umsetzung für Manipulationsschutz. Klarstellung, dass Nachnahme/Inkasso-Einnahmen keine Registrierkassenpflicht verursachen, Beibehaltung des Steuerersatzes bei Personenbeförderung und bei der Mineralölsteuer.

## **Praxisnaher Vollzug des Energieeffizienzgesetzes**

**Gefordert:** Reinigungs- und Reinalteadditive für Dieselkraftstoffe als Maßnahme im Energieeffizienzgesetz

**Erreicht:** Tankstellen, die auf eigene Rechnung und im eigenen Namen additivierten Diesel an Endkunden abgeben, können sich dies als Maßnahme anrechnen lassen. Die an Pkw oder den öffentlichen Personenverkehr abgegebene additivierete Dieselmenge ist für die Erfüllung 40%-Haushaltsquote anrechenbar. Davon sind 38,0 % der generierten Einsparung im Bereich "Haushalte" für die Haushaltsquote anrechenbar.

**Gefordert:** Aufnahme einer Methode für den ÖV im Methodendokument der RichtlinienVO im Zusammenhang mit dem Energieeffizienzgesetz



**Erreicht:** Platzierung der Methode „*Attraktivierungsmaßnahmen zur Verlagerung der Verkehrsleistung von motorisiertem Individualverkehr*“. Es geht um die Verlagerung von Verkehr auf den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr mit Schienenbahnen und Bussen, sowie die intelligente Verknüpfung von Verkehrssystemen, unter Einsatz alternativer Antriebe.

**Gefordert:** Spritspartrainings sollen als Energieeffizienzmaßnahme anerkannt werden

**Erreicht:** Mit der Ausbildung von 60 neuen Spritspartrainern für Pkw- und Lkw-Trainings starteten die Mastertrainer der Fahrschulen ihre Schulungsinitiative zum Energieeffizienzgesetz (Erstausbildungen im März und April 2016). Die neuen Modern Driving Trainer erfüllen durch Absolvierung des Lehrgangs die Kriterien von klimaaktiv mobil, der Umweltschutzinitiative des Umweltministeriums. Die Auflagen des Energieeffizienzgesetzes werden ebenfalls erfüllt. Spritspartrainings sind als Energieeffizienzmaßnahme anerkannt. Energieeinsparungen von Pkw, Lkw oder Buskern besitzen einen Marktwert und sind handelbar. Synergien können bei der Berufskraftfahrer-Weiterbildung C95/D95 genutzt werden. Bei einem Spritspartraining gilt praktisches Fahren als eine zusätzliche (über die Theorie hinausgehende) Ausbildung. Ein derartiges Eco Training bzw die damit verbundene Energieeinsparung wird nach den Vorgaben für Energieeffizienz-Methoden für drei Jahre anerkannt.

## **Mitglieder-Dialog: Wirtschaft sind wir alle!**

**Gefordert:** Neue Formen des Dialogs mit Mitgliedern einsetzen.

**Erreicht:** Durchführung des größten Mitglieder-Dialogs: Wirtschaft sind wir alle!

Innerhalb von vier Wochen wurden über 700 Kommentare und mehr als 13.000 positive Bewertungen abgegeben. 1.400 Unternehmerinnen und Unternehmer haben sich aktiv beteiligt. „Wirtschaft sind wir alle“ ist damit eine der erfolgreichsten, interaktiven Diskussionsformate, die in Österreich je stattgefunden haben.