

Transport und Verkehr

GEFORDERT / ERREICHT

Erfolge Ihrer Interessenvertretung Verkehr 2017 und 2018

Stand: 23.05.2018

- Halbierung der Flugabgabe ab 2018
- Etablierung der Dachmarke „Austrian Logistics“
- HERMES Verkehrs Logistik Preis
- Bonus für leise Güterwaggons
- Neues Mautsystem ab 2017, 2018 Kostensprung verhindert
- Einführung der Digitalen Vignette
- Beraten statt strafen beim Datenschutz
- Aufhebung des Lkw Nacht-60ers
- Verbesserungen im Güterbeförderungsgesetz
- Anpassung der Abmessungen und Gewichte von Lkw
- Integration der O-Busse in der StrabVO
- Fahrerlose Straßenbahn
- Bundesvergabegesetz: Direktvergabemöglichkeit für gemeinwirtschaftliche Leistungen weiterhin möglich
- Bestbieterprinzip gilt im Sektorenbereich ab 10 Mio Euro
- Förderprogramm „Schienengüterverkehr 2018-2022“
- Zwangsöffnung bei Anschlussbahnen verhindert
- Anschlussbahnförderung erhalten und ausbauen
- Ausnahmen im regulierten Schienenverkehrsmarkt
- Arbeitsstättenverordnung – Ausreichende Beleuchtung der Verkehrswege im Freien
- Ab 2019 neue Prüfungsfragen für Führerscheinklasse C, D, E und F
- Ab 1.1.2019 neue Prüfungsfragen für Führerscheinklasse AM
- Weiterbildung WIFI-Kurse für die Fahrzeugaufbereitung
- Zertifizierung für Fahrzeugaufbereiter
- World Skills
- Maß- und Eichgesetz
- Rechtssicherheit für automatisiertes Fahren
- Ahndung unbefugter Gewerbeausübung
- Frankreich: Kontrollpraxis Mehrfahrerbesetzung
- Änderung der Lenkerinnen-Ausnahmeverordnung
- Lehrlinge im KV der österreichischen Eisenbahnunternehmen

- Gastronomische Betreuung am Zug
- Praxisorientierte Änderungen zur Arbeitszeit im Rahmenrecht des Kollektivvertrages für die Seilbahnbediensteten
- Kollektivvertrag Ausländische Airlines
- Kollektivvertrag für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmungen
- Arbeitszeitrichtlinie Binnenschifffahrt
- Außenabfluggenehmigungen
- Bestandsmeldung für den Vignettenverkauf
- Entfall der Nachtfahrt
- Präsentation der Verkehrswirtschaft beim 1. Karrieretag der Jungen ÖV
- Verbesserungen für Projektwerber im Rahmen der Novellierung des UVP-Gesetze
- Klarstellungen in der EU-Seilbahnverordnung zugunsten der Seilbahnbranch
- Registrierkassenpflicht
- Praxisnaher Vollzug des Energieeffizienzgesetzes
- Praxisgerechte Regelungen für Sondertransportbegleiter

Halbierung der Flugabgabe ab 2018

Gefordert: Abschaffung der Flugabgabe

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

Etablierung der Dachmarke „Austrian Logistics“

Gefordert: Die exzellenten, weltweit erbrachten Leistungen österreichischer Logistik sollen hervorgehoben und der ganzheitliche Nutzen der Disziplin Logistik und ihr vernetzender Beitrag zur Wirtschaft aufgezeigt werden.

Erreicht: Die Dachmarke *Austrian Logistics* wurde im Rahmen der Logistikinitiative gegründet und ist der gemeinsame Markenauftritt der Disziplin Logistik am Standort Österreich nach außen. Die Marke stärkt die Reputation der österreichischen Logistik bei allen Stakeholdern, die Vorzüge der Logistik Österreichs als wegweisende, ressourcenschonende, hochwertige und innovative Disziplin und die Bedeutung erfolgreicher Logistik für den Wirtschaftsstandort Österreich werden kommuniziert.

HERMES Verkehrs Logistik Preis

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 nun auch für Supply Chain Management, Bester Lehrling und das Lebenswerk im Rahmen einer Gala vergeben.

Bonus für leise Güterwaggons

Gefordert: Forcierung und Förderung von „lärmarmen“, mit „Flüsterbremsen“ ausgestatteten, Waggons.

Erreicht: Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erhalten für die Netzfahrplanperiode 2018 (10.12.2017 bis 8.12.2018) eine Mautgutschrift („Lärmbonus“) von bis zu 1700 Euro pro vierachsigen Waggon (pro Flüsterachse und zurückgelegtem Kilometer ein Cent), sofern sie bei ihren Güterverkehrsleistungen am Schienennetz der ÖBB Infrastruktur AG mit Verbundstoff-Bremssohlen nachgerüstete Güterwagen verwenden. Mit der Abwicklung ist die ÖBB-Infrastruktur AG, in Abstimmung mit dem BMVIT, betraut. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird auch für die Netzfahrplanperioden 2019ff bis zum 31. Dezember 2021 lärmabhängige Wegeentgeltbestandteile entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 vorsehen.

Neues Mautsystem ab 2017, 2018 Kostensprung verhindert

Gefordert: planbareres, vorhersehbareres und wirtschaftsverträglicheres Mautsystem

Erreicht: Seit 2017 besteht ein neues Mautsystem: ua wurde die Differenzierung der fahrleistungsabhängigen Maut nach EURO-Emissionsklassen abgeschafft. 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.

2018 ist es gelungen, dass die Tarifanpassung wesentlich niedriger ausfällt als ursprünglich von der Politik geplant. Die vorgesehene Anlastung von externen Kosten für Luftverschmutzung bei den Euro-6-Fahrzeugen per 1.1.2018 entfiel - stattdessen profitieren Euro-6-Fahrzeuge weiterhin von einem Bonus auf die Mauttarife in Höhe von jährlich 20 Mio. Euro von 2017 bis 2020. Die Gesamttarife bei Euro 6-Fahrzeugen liegen somit weiterhin deutlich unter jenen der anderen Emissionsklassen.

Außerdem ist nunmehr eine Vertreterin der Wirtschaft Mitglied des Aufsichtsrates der ASFINAG.

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 keine Einigung unter den Landes-Verkehrsreferenten für diese Belastungsidee zustande.

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. Vorteile bringt die digitale Vignette vor allem für BesitzerInnen von Wechselkennzeichen und Probefahrt- und Überstellungskennzeichen.

Beraten statt strafen beim Datenschutz

Gefordert: Keine 20-Millionen-Euro Strafen bei geringfügigen oder erstmaligen Verstößen gegen die EU-Datenschutz-Grundverordnung.

Erreicht: Das Datenschutz-Deregulierungs-Gesetz 2018 legt ausdrücklich fest, dass die Datenschutzbehörde verhältnismäßig vorgehen und insbesondere bei erstmaligen Verstößen von der Möglichkeit der Verwarnung Gebrauch machen muss.

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 Streckenabschnitten gemäß Vorschlagsliste der ASFINAG.

Verbesserungen im Güterbeförderungsgesetz

Gefordert: Bessere Kontrolle der Kabotagebestimmungen, Zulassung eines elektronischen Begleitpapiers

Erreicht: Das Güterbeförderungsgesetz hält 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.

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.

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. Die Novelle der StrabVO enthält 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.

Bundesvergabegesetz 2018 – Direktvergabe für gemeinwirtschaftliche Leistungen weiterhin möglich

Gefordert: Wahlfreiheit zwischen Direktvergabe und Ausschreibung

Erreicht: Die Möglichkeit der Direktvergabe im öffentlichen Schienenpersonenverkehr bleibt mit dem BVergG 2018 bestehen. Die Geldgeber können weiterhin entscheiden, ob eine Strecke direkt vergeben oder ausgeschrieben wird.

Damit konnten einerseits die Gefahr eines großen gesamtwirtschaftlichen Schadens und der Verlust von vielen Arbeitsplätzen abgewendet und andererseits die hohe Qualität auf der Schiene gesichert werden. Es geht um die jeweils beste Lösung für jede einzelne Strecke im Schienenpersonenverkehr. Derjenige, der am nächsten dran ist und die Verantwortung trägt, nämlich Bund, Land, Stadt oder Gemeinde, soll auch die Wahlfreiheit haben, ob direkt vergeben oder ausgeschrieben wird. Nur so kann die Qualität für die Fahrgäste aufrechterhalten werden und kommen die Steuergelder gezielt und sachgerecht zum Einsatz.

Bestbieterprinzip gilt im Sektorenbereich ab € 10 Mio

Gefordert: praxisnahe Gestaltung des Bestbieterprinzips

Erreicht: Im neuen Bundesvergabegesetz wird die Schwelle für die verpflichtende Anwendung des Bestangebotsprinzips von einer auf € 10 Millionen bei Bauaufträgen, die von Sektorenauftraggebern ausgeschrieben werden, angehoben.

Förderprogramm "Schienengüterverkehr 2018–2022"

Gefordert: Fortsetzung des Förderprogramms für den Schienengüterverkehr

Erreicht: Das Förderprogramm für den SGV wird im Zeitraum 2018 bis 2022 fortgesetzt. Gegenstand der Förderung

ist die Erbringung von Schienengüter-verkehrsleistungen in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs oder der Rollenden Landstraße in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses.

Zwangsöffnung bei Anschlussbahnen verhindert

Gefordert: Der 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: Sowohl die Errichtung als auch die Erhaltung von Anschlussbahnen muss weiterhin ein öffentliches Interesse darstellen und bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden.

Erreicht: Im Zeitraum 1. Jänner 2018 bis 31. Dezember 2022 werden Investitionen in Anschlussbahnanlagen sowie in nicht-diskriminierend betriebene, intermodale Umschlagsanlagen vom BMVIT gefördert. Konkret geht es um den Neubau und die Erweiterung von Anschlussbahnen und Terminals sowie Bestandsinvestitionen im ASB-Bereich. Einreichungen können während des gesamten Jahres getätigt werden.

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.

Arbeitsstättenverordnung - Ausreichende Beleuchtung der Verkehrswege im Freien

Gefordert: Änderung der Arbeitsstättenverordnung im § 2 Abs. 7 Z 2, wo für Verkehrswege generell eine Beleuchtungsstärke von mindestens 30 Lux zwingend vorgeschrieben ist.

Erreicht: Anpassung der AStV unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verhältnisse und Schutzbedürfnisse (wie z.B. Gefahr der Blendung und der Verwechslung mit Signalen bei der Eisenbahn, Lichtsmog durch die Menge der Leuchtmittel, Anrainerbeschwerden).

Ab 2019 neue Prüfungsfragen für die Führerscheinklassen C, D, E und F

Gefordert: Aktualisierung der Inhalte der Computerprüfung für die Klassen C, D, E und F.

Erreicht: Die neuen Theoriefragen für die Klassen C, D, E und F werden derzeit umgesetzt und bieten den Prüflingen neue Fragen mit aktualisierten Inhalten wie Elektromobilität, autonomes Fahren und Eisenbahnkreuzungen. Die fertig überarbeiteten bzw neu erstellten Fragen samt Bildern sollen planmäßig ab 2019 bei der Computerprüfung verwendet werden.

Ab 1.1.2019 neue Prüfungsfragen für Führerscheinklasse AM

Gefordert: Modernisierung der Moped Prüfung und Darstellung in automationsunterstützter Form.

Erreicht: Aktualisierung und Überarbeitung der derzeitigen Prüfungsfragen für die Klasse Moped. Umstellung der Theorieprüfung von Papierfragebögen auf eine Computerprüfung.

Weiterbildung WIFI-Kurse für die Fahrzeugaufbereitung

Gefordert: Weiterbildungsangebot für die Branche der Serviceunternehmungen 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.

Zertifizierung für Fahrzeugaufbereiter

Gefordert: Die Entwicklung einer Zertifizierung für Fahrzeugaufbereiter

Erreicht: Der Fachverband hat in Kooperation mit Austrian Standards eine Zertifizierung entwickelt. Die ersten Betriebe konnten auch bereits zertifiziert werden.

World Skills

Gefordert: Spedition und Logistik - Teilnahme an den WorldSkills

Erreicht: Der Fachverband Spedition und Logistik hatte 2015 als erster nichthandwerklicher Beruf im Rahmen der Austria Skills Staatsmeisterschaften für junge Speditionskaufleute abgehalten. Durch diesen Bewerb qualifizierte sich der Beruf Speditionskaufmann/-frau auch als erste nicht-handwerkliche Profession für die internationalen Skills-Bewerbe und ermöglichte eine Teilnahme an den WorldSkills 2017 in Abu Dhabi.

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.

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 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.

Lehrlinge im KV der österreichischen Eisenbahnunternehmen

Gefordert: Aufwertung des Lehrberufs bei Eisenbahnen durch Aufnahme entsprechender Regelungen für Lehrlinge im KV EU.

Erreicht: Regelungen im KV zur Lehrlingsentschädigung samt Sonderzahlungen für Lehrlinge. Damit wird in Zeiten des Fachkräftemangels und des hohen Bedarfs an qualifizierten Mitarbeitern die Bedeutung der Lehrausbildung in der Eisenbahnbranche gehoben. Dies stellt auch einen maßgeblichen Schritt zur Attraktivierung der eisenbahnspezifischen Lehrberufe für junge Menschen dar.

Gastronomische Betreuung am Zug

Gefordert: Einheitliche und klare Regelungen für mehr Rechtssicherheit im Bereich der gastronomischen Betreuung in Zügen.

Erreicht: Gesonderte Regelungen für das im Service auf Zügen tätige Personal durch eine eigene Anlage im Branchen-Kollektivvertrag der österreichischen Eisenbahnunternehmen. Die lösungsorientierten Ergebnisse der Sozialpartnerverhandlungen bringen mehr Flexibilität, Planungs- und Rechtssicherheit und stellen auch einen Mehrwert für die Fahrgäste dar. Die Alternative wäre: Automaten anstatt Servicepersonal.

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.

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.

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.

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.

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 Nachfahrten 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 Nachfahrten 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.

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 WKÖ vorgestellt.

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.

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.

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 additivierte 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 Buslenkern 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.

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 sie 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.