



Lkw-Berufskraftfahrer-Aus- und -Weiterbildung

Zusammenfassung offizieller Klarstellungen für die Auslegung in Österreich, wer sie braucht und wer nicht
(Stand: 10.03.2016)

Offizielle Klarstellungen von Behörden
zur Auslegung der Ausnahmen
vom Erfordernis eines Fahrerqualifizierungsnachweises
nach § 19 Abs. 3 Güterbeförderungsgesetz in Österreich

Impressum:

Zusammengestellt von

Ing. Peter Kaufmann
Ingenieurbüro für Verkehrswesen
und Verkehrswirtschaft

Roth Limanowastraße 4
4040 Linz
Tel.: 0664-5219108
E-Mail: ib.kaufmann@liwest.at

WKO Oberösterreich
Abteilung Wirtschaftspolitik
und Außenwirtschaft
Referat Verkehrspolitik
Hessenplatz 3
4020 Linz
Tel.: 05 90909-3476
E-Mail: vp@wkoee.at

Zusammenstellung nach bestem Wissen und Gewissen, jedoch ohne Gewähr insbesondere
auf Vollständigkeit.

Stand:
Version 03/10.03.2016

Inhalt

Impressum:	2
Text des § 19 Abs. 3 Güterbeförderungsgesetz:	4
1. Zu § 19 Abs. 3 Z. 7 „Lenker von Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet, sofern es sich beim Lenken des Fahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung des Fahrers handelt.“	5
1.1 Grundsätzliches: Hauptbeschäftigung bei Beförderung von Material/Ausrüstung.....	5
1.2 Transport firmeneigener Messgeräte.....	7
1.3 Möbeltransporte/Tischler - siehe aber auch 1.7	8
1.4 Autovermietung/Überstellungsfahrten ohne Ladung	9
1.5 Abschleppdienste, Werkstattmitarbeiter bei Testfahrt/Abschleppfahrt	10
1.6 Transport von Baggern und Maschinen	14
1.7 Veranstaltungstechnik	14
1.8 Messeausrüstung	14
1.9 Handwerker, wie Tischler, Steinmetz, Zimmerer, Gerüstbauer	15
1.10 Mitarbeiter von Gartenbaubetrieben.....	16
1.11 Anwendung der Handwerkerregelung auf Marktfahrer - Erlass	17
1.12 Tiertransporte.....	18
2. Zu § 19 Abs. 3 Z. 3 „Lenker von Kraftfahrzeugen, die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen sind;“	19
2.1 Fahrten zu Testzwecken im Rahmen Reparatur und Wartung.....	19
3. Fahrten außerhalb des Güterbeförderungsgesetzes	22
3.1 Private Fahrten	22
3.2 Öffentlich-rechtlicher Dienstgeber (Gemeinden, Straßenmeistereien, ASFINAG) .	23
3.3 Land- und Forstwirtschaft.....	24
3.4 Gemeinnützige Vereine.....	29
Anlagen	31
Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 vom 20.04.2011.....	31
Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.530/0002-IV/ST5/2013 vom 10.01.2013	31
Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2013 vom 15.04.2013.....	31
Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.530/0021-IV/ST5/2013 vom 14.05.2013.....	31
Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2014 vom 19.03.2014.....	31
Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2014 vom 12.05.2014.....	31
Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.532/0004-IV/ST5/2014 vom 15.10.2014.....	31
Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.530/0055-IV/ST5/2014 vom 21.10.2014.....	31
Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.530/0072-IV/ST5/2014 vom 21.01.2015.....	31
Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2015 vom 09.02.2015.....	31
Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr, GWB Häufig gestellte Fragen, Auflage 3, 29.04.2014.....	31

Text des § 19 Abs. 3 Güterbeförderungsgesetz:

„(3) Ausgenommen von den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 sind Lenker von

- 1. Kraftfahrzeugen, deren nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht über 45 km/h liegt;*
- 2. Kraftfahrzeugen, die von den Streitkräften, dem Katastrophenschutz, der Feuerwehr und den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften eingesetzt werden oder ihrer Kontrolle unterstellt sind;*
- 3. Kraftfahrzeugen, die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen sind;*
- 4. Kraftfahrzeugen, die in Notfällen oder für Rettungsaufgaben eingesetzt werden;*
- 5. Kraftfahrzeugen, die beim Fahrunterricht zum Erwerb einer Lenkberechtigung oder der Grundqualifikation eingesetzt werden;*
- 6. Kraftfahrzeugen, die im Rahmen der Lehrberufsausbildung zum Berufskraftfahrer innerhalb von Österreich eingesetzt werden;*
- 7. Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet, sofern es sich beim Lenken des Fahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung des Fahrers handelt.“*

1. Zu § 19 Abs. 3 Z. 7 „Lenker von Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet, sofern es sich beim Lenken des Fahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung des Fahrers handelt.“

1.1 Grundsätzliches: Hauptbeschäftigung bei Beförderung von Material/Ausrüstung

BMVIT

„§ 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG normiert, dass Lenker von Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet, sofern es sich beim Lenken des Fahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung des Fahrers handelt, keinen FQN mitzuführen und auf Verlangen den Aufsichtsorganen auszuhändigen haben.“

Das bedeutet, dass jene LKW-Lenker, die lediglich aushilfsweise oder um vor Ort ihre Hauptbeschäftigung ausüben zu können Transporte durchführen und ursprünglich für eine andere Funktion eingestellt wurden, unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG fallen und daher keinen FQN benötigen. Es wird also darauf ankommen, ob die Erbringung einer Beförderungsleistung an sich den primären Gegenstand der Tätigkeit des Fahrers darstellt oder ob „Güter“ - wie etwa Ersatzteile bei Handwerksbetrieben oder Servicetechnikern - lediglich im Rahmen der sonstigen Tätigkeit mitgeführt werden.

Diese Bestimmung des GütbefG hat ihren Ursprung in Artikel 2 der RL 2003/59/EG über die GQ und WB der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- und Personenkraftverkehr, die diesbezüglich keine weiterführenden Regelungen enthält; dementsprechend legt auch das GütbefG keine Kriterien fest, die für die Bestimmung der Hauptbeschäftigung eines Lenkers herangezogen werden können. Aus diesem Grund kann das bmvit auch nicht festlegen, wie beziehungsweise mit welchem Dokument im Rahmen von Verkehrskontrollen nachgewiesen werden kann, dass der betreffende LKW-Lenker kein Berufskraftfahrer im Sinne dieser RL ist. Inwieweit eine, vom Lenker mitgeführte, Kopie des Dienst- bzw. Arbeitsvertrages etwaige Verwaltungsstrafverfahren abwenden könnte, kann aus Sicht des bmvit nicht beurteilt werden. Ein Dienst- bzw. Arbeitsvertrag wird unter Umständen - insb. in Verbindung mit den tatsächlichen Gegebenheiten, etwa dem eingesetzten Fahrzeug, der Ladung, etc. - das Vorliegen der Voraussetzungen gem. § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG glaubhaft erscheinen lassen, kann jedoch, weil es sich bei einem privatrechtlichen Vertrag nicht um ein amtliches Dokument handelt, nicht schlechthin zu einem tauglichen Beweismittel erklärt werden.“

(GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 vom 20.04.2011)

Amt der Oö. Landesregierung

„Brauchen auch Aushilfsfahrer einen Fahrerqualifizierungsnachweis?“

Ja, da das Gesetz bei der Frage der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverpflichtung auf die Art der geführten Kraftfahrzeuge bzw. die dafür benötigte Fahrerlaubnis und den gewerblichen Zusammenhang der Fahrt abstellt, kommt es nicht darauf an, ob der Fahrer dauerhaft oder nur gelegentlich als Aushilfsfahrer tätig ist.“

(Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr, GWB - Häufig gestellte Fragen, Auflage 3, 29.04.2014)

„Wann gilt die sogenannte Handwerkerregelung, das heißt die Ausnahmeregelung für Fahrer zur Beförderung von Material und Ausrüstung das der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet, sofern es sich beim Lenken des Fahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung des Fahrers handelt?“

Grundsätzlich sind alle Fahrten im gewerblichen Verkehr fahrerqualifizierungsnachweispflichtig. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz gilt unter anderem für bestimmte Handwerker, wobei folgende Voraussetzungen erfüllt sein müssen:

Bei den beförderten Gütern muss es sich um Material oder Ausrüstung handeln, welches der Lenker benötigt, um seiner Hauptbeschäftigung nachzugehen. Es wird vorausgesetzt, dass der Fahrer die Ware bzw. das Material, das er transportiert, be- oder verarbeitet.

Die Ausnahmeregelung betrifft im Grunde Handwerksbetriebe. Unternehmen, bei welchen die Lieferung der Ware im Vordergrund steht und (der Auf- bzw. Einbau) nur als Zusatzleistung angeboten wird, fallen nicht unter diese Ausnahme.“

(Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr, GWB - Häufig gestellte Fragen, Auflage 3, 29.04.2014)

1.2 Transport firmeneigener Messgeräte

BMVIT

„Die Firma, ein Forschungsunternehmen, führt Messungen vor Ort durch und transportiert die Geräte sodann wieder an den Firmenstandort zurück. Per Definition würde dieser Transport unter den Werkverkehr fallen und es ist daher ein FQN notwendig. Anders würde sich die Sachlage darstellen, wenn der Fahrer die Messungen selbst durchführt. Dann wäre von einer Ausnahme nach § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG auszugehen.

Der gegenständliche Transport von firmeneigenen Messgeräten zwecks Durchführung von Messungen fällt nach Ansicht des bmvit unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG, wenn die Haupttätigkeit des betreffenden Fahrers nicht das Transportieren des Gerätes, sondern die Durchführung von Messungen ist.“

(GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 vom 20.04.2011)

1.3 Möbeltransporte/Tischler - siehe aber auch 1.7

BMVIT

„Da bei der Auslieferung von Möbeln - auch wenn diese am Zielort montiert werden - die Lieferungstätigkeit im Vordergrund steht, kommt die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG nicht zum Tragen. Fahrer von Möbeltransporten benötigen daher einen FQN.“

(GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 vom 20.04.2011)

„Was die Beurteilung der Hauptbeschäftigung des Fahrers betrifft beziehungsweise, ob die Lieferungstätigkeit im Vordergrund steht oder nicht, lässt sich nur anhand eines konkreten Falles beurteilen und kann von den Aufsichtsorganen, wie vom Amt der Oö. Landesregierung angemerkt, nur schwer kontrolliert werden, zumal es mangels rechtlicher Grundlage (in der Richtlinie 2003/59/EG) kein Beweismittel (das Mitführen einer Kopie des Dienst- bzw. Arbeitsvertrages könnte bei der Ermittlung der dienst- bzw. arbeitsvertraglichen Hauptleistung hilfreich sein) für das Vorliegen der Voraussetzungen des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG gibt.“

Der vom Amt der Oö. Landesregierung vorgeschlagenen Auslegung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG kann das bmvit nur insoweit zustimmen, als Handwerksbetriebe, die selbst bearbeitete Güter beim Kunden anliefern und dann dort aufbauen, wie z.B. ein Tischler, in der Regel unter die Ausnahmeregelung fallen. Weiters fallen aber nach Ansicht des bmvit auch Lenker einer Steinmetz-Firma¹, einer Zimmerei² beziehungsweise einer Gerüstbau-Firma³ unter die Handwerkerregelung, da deren Hauptbeschäftigung die Gestaltung von Gräbern¹, die Fertigung, Errichtung und Reparatur von Bauwerksteilen² beziehungsweise der Auf- und Abbau von Gerüsten³ ist und die Lenker das betreffende Material lediglich zum Kunden transportieren, um ihrer jeweiligen Hauptbeschäftigung nachgehen zu können. Die beförderten Güter werden in der Regel im eigenen Betrieb hergestellt beziehungsweise bearbeitet, es kann sich aber auch um angekaufte Güter, wie z.B. Fliesen, Fenster oder Grabsteine handeln, die vom Lenker beim Kunden montiert beziehungsweise be- und verarbeitet werden.

Das bmvit ersucht um Verständnis, dass eine österreichweit gültige Handlungsrichtlinie nicht übermittelt werden kann, da, wie auch auf der Website des deutschen Bundesamts für Güterverkehr zu Punkt 2 (Haupttätigkeit des Fahrers) festgehalten, eine Gesamtschau aller Umstände des Einzelfalls erforderlich ist.“

(GZ. BMVIT-167.530/0002-IV/ST5/2013 vom 10.01.2013)

1.4 Autovermietung/Überstellungsfahrten ohne Ladung

BMVIT

„Gemäß § 1 Abs. 1 GütbefG gilt dieses für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt, durch Beförderungsunternehmen und für den Werkverkehr mit solchen Kraftfahrzeugen. Mit Erlass GZ. BMVIT-167.530/0014-II/ST5/2008 wurde festgehalten, dass bei Leerfahrten keine Güter transportiert werden, weshalb solche Fahrten - unabhängig davon, ob es sich um ein Autovermietungsunternehmen oder ein anderes Unternehmen handelt - auch nicht unter den Geltungsbereich des GütbefG fallen. Somit benötigen Fahrer, die bei einem Autovermietungs- oder sonstigen Unternehmen beschäftigt sind und Überstellungsfahrten ohne Ladung durchführen, keinen FQN.“

(GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 vom 20.04.2011)

Amt der Oö. Landesregierung

„Wird für „Leerfahrten“ ein Fahrerqualifizierungsnachweis benötigt?

Ergeben sich im Zuge einer gewerbsmäßigen Güterbeförderung oder eines Werkverkehrs Leerfahrten, sind alle relevanten Regelungen des GütbefG - somit auch die Bestimmungen über die Gewerbeausübung gemäß § 6 leg.cit. für die gewerbsmäßige Güterbeförderung und die Regelungen über den Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 leg.cit. für die gewerbsmäßige Güterbeförderung und den Werkverkehr anzuwenden und muss ein Fahrerqualifizierungsnachweis mitgeführt werden.

Unter dem Begriff „Leerfahrten“ können aber auch Fahrten verstanden werden, die nicht mit einer Güterbeförderung oder dem Werkverkehr zusammenhängen, insb. Fahrten zwecks Überstellung von leeren Fahrzeugen durch Mitarbeiter eines Autovermietungsunternehmens. Bei solchen Leerfahrten - und auch davor oder danach - werden keine Güter transportiert, weshalb solche Fahrten nicht unter den Geltungsbereich des GütbefG fallen. Das hat zur Folge, dass für Lenker, die solche Fahrten durchführen, auch kein Fahrerqualifizierungsnachweis erforderlich ist.“

(Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr, GWB - Häufig gestellte Fragen, Auflage 3, 29.04.2014)

1.5 Abschleppdienste, Werkstattmitarbeiter bei Testfahrt/Ab- schleppfahrt

BMVIT

„Sofern das Fahrzeug eines Abschleppdienstes § 1 Abs. 1 GütbefG unterliegt, besteht für die Durchführung derartiger Abschleppfahrten nach § 2 GütbefG eine Konzessionspflicht. Gemäß § 1 Abs. 4 GütbefG sind Güter körperliche, bewegliche Sachen, auch wenn sie keinen Verkehrswert haben. Abgeschleppte Fahrzeuge sind körperlich und beweglich und haben auch einen Verkehrswert. Somit sind Abschleppdienste ein Beförderungsunternehmen, wenn auch nicht im herkömmlichen Sinn, und die betreffenden Fahrer benötigen wie alle anderen Fahrer von Fahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 GütbefG einen FQN gemäß § 19 GütbefG.“

Was die Durchführung von Abschleppfahrten durch Werkstattmitarbeiter im Rahmen ihrer Tätigkeit zu Reparatur- und Wartungszwecken betrifft, so fallen diese nicht unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 3 GütbefG, da die Kraftfahrzeuge nicht zum Zweck der technischen Entwicklung beziehungsweise zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sondern von einem Abschleppfahrzeug abgeschleppt werden. Auch Werkstattmitarbeiter, die ein Abschleppfahrzeug lenken, das § 1 Abs. 1 GütbefG entspricht, benötigen einen FQN gemäß § 19 GütbefG.“

(GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 vom 20.04.2011)

„Mit Erlass GZ BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 hat das bmvit festgehalten, dass, was die Durchführung von Abschleppfahrten durch Werkstattmitarbeiter im Rahmen ihrer Tätigkeit zu Reparatur- und Wartungszwecken betrifft, diese nicht unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 3 GütbefG fallen, da die Kraftfahrzeuge nicht zum Zweck der technischen Entwicklung beziehungsweise zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sondern von einem Abschleppfahrzeug abgeschleppt werden. Auch Werkstattmitarbeiter, die ein Abschleppfahrzeug lenken, das § 1 Abs. 1 GütbefG entspricht, benötigen somit einen FQN gemäß § 19 GütbefG.“

Den Ausführungen der WKO, Bundesinnung für Kraftfahrzeugtechniker, vom 7.2.2013, die auf das Schreiben des bmvit GZ BMVIT-167.530/0002-IV/ST5/2013 vom 10.01.2013 zur Auslegung der sog. „Handwerkerregelung“ gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG Bezug nehmen, kann nicht gefolgt werden, da zwei Kriterien für die Anwendbarkeit der Handwerkerregelung zwingend vorliegen müssen: Einerseits darf die Hauptbeschäftigung des Fahrers nicht das Lenken von Lastkraftwagen sein und andererseits muss es sich bei der transportierten Ladung um Material oder Ausrüstung, das der Lenker zur Ausübung seines Berufes verwendet handeln. Auch wenn ein KFZ-Techniker kein Berufskraftfahrer ist, weil das Lenken von Lastkraftwagen nicht seine Hauptbeschäftigung ist, handelt es sich bei reparaturbedürftigen Fahrzeugen weder um Material noch um Ausrüstung, das der KFZ-Techniker zur Ausübung seines Berufes verwendet. Im oben zitierten Schreiben an das Amt der Oö. Landesregierung wurde u. a. festgehalten, dass der Begriff „Material“ (Anm: neben dem Herstellungsmaterial wie z.B. Holz) auch selbst bearbeitete Güter wie z.B. ein von einem Tischler aus Holz gefertigtes Möbelstück umfasst; ein beschädigtes Fahrzeug, das zu Reparaturzwecken abgeschleppt werden muss, kann nach Ansicht des bmvit aber schon grundsätzlich nicht unter den Begriff „Material“ (und auch nicht unter den Begriff „Ausrüstung“) subsumiert werden.

Das bmvit hält somit die im Schreiben GZ BMVIT-167.530/0002-IV/ST5/2013 vom 10.01.2013 dargelegte Rechtsmeinung aufrecht.“

(GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2013 vom 15.04.2013)

Fahrerqualifizierungsnachweis für Abschleppfahrten durch KFZ-Techniker

„Sehr geehrter Herr Dr. Zeitler!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) nimmt zur, in der Sitzung am 25.8.2014 wiederholt aufgeworfenen, Frage, ob Lenker von KFZ-Betrieben, die Abschleppfahrten durchführen einen Fahrerqualifizierungsnachweis benötigen beziehungsweise, ob die persönliche Fahrerkarte des Lenkers in Verbindung mit einem schriftlichen Arbeitsauftrag und - allenfalls - einem Auszug aus dem Gewerberegister taugliche Mittel sind, um dem kontrollierenden Polizisten die Beurteilung der Frage, ob die Voraussetzungen für die Anwendung der sog. „Handwerkerregelung“ gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) gegeben sind, zu ermöglichen wie folgt Stellung:

Mit GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2014 vom 12.05.2014 wurde mitgeteilt, dass - auch wenn das Lenken von Lastkraftwagen nicht die Hauptbeschäftigung eines KFZ-Techniker ist - die von der Wirtschaftskammer Österreich vorgeschlagene Abgrenzung zwischen Abschleppfahrt (hauptberufliche Tätigkeit des Lenkers ist die Fahrzeuginstandsetzung) und Pannenfahrt (der Lenker ist hauptberuflich als Berufskraftfahrer tätig) mittels Fahrerkarte gemäß § 102a KFG aus Sicht des bmvit kein taugliches Mittel sein kann, um die Hauptbeschäftigung eines Lenkers zu bestimmen. Dies vor allem deshalb, weil nicht immer ausschließlich die reine Fahrzeit für die Beurteilung der Hauptbeschäftigung ausschlaggebend ist. Es könnte nämlich unter Umständen auch vorkommen, dass die Fahrzeiten eines „handwerklichen“ C-Lenkers innerhalb eines bestimmten Zeitraums ein hohes Ausmaß erreichen, weil ein Auftrag an einem weit entfernten Ort angenommen wurde (zB Wien - Vorarlberg, wenn die Leistung nur durch einen bestimmten spezialisierten Handwerksbetrieb erbracht werden kann) und dieser Lenker trotzdem unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG fällt. Darüber hinaus ist eine Fahrerkarte keinesfalls ein taugliches Mittel, das Vorliegen des zweiten Kriteriums („Material oder Ausrüstung, das der Fahrer zur Ausübung seines Berufes verwendet“) nachzuweisen.

Nach Ansicht des bmvit handelt es sich bei reparaturbedürftigen Fahrzeugen weder um Material noch um Ausrüstung, das der KFZ-Techniker zur Ausübung seines Berufes verwendet. Ein beschädigtes Fahrzeug, das zu Reparaturzwecken abgeschleppt werden muss, kann nach Ansicht des bmvit schon grundsätzlich nicht unter den Begriff „Material“ (und auch nicht unter den Begriff „Ausrüstung“) subsumiert werden.

Was den Vorschlag der WKO betrifft, die persönliche Fahrerkarte des Lenkers in Verbindung mit einem schriftlichen Arbeitsauftrag und - allenfalls - einem Auszug aus dem Gewerberegister im Zuge von Verkehrskontrollen als Nachweis für die Anwendbarkeit der Handwerkerregelung heranzuziehen, ist dieser nach Ansicht des bmvit nicht umsetzbar. Dies deshalb, weil ein schriftlicher, vom KFZ-Werkstättenbetreiber ausgestellter, Arbeitsauftrag nicht nachweisen kann, dass es sich bei der betreffenden Fahrt tatsächlich um eine Abschleppfahrt handelt, bei der das defekte Fahrzeug in der Folge vom Lenker selbst repariert wird. Was den Nachweis mittels persönlicher Fahrerkarte des Lenkers betrifft wird auf GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2014 verwiesen, wobei darüber hinaus festzuhalten ist, dass es zwar in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 keine generelle Ausnahmeregelung (zB Artikel 3 lit. f) fallen könnten und daher der betreffende Lenker in diesem Fall über keine Fahrerkarte verfügt. Auch ein Auszug aus dem Gewerberegister kann als Nachweis dafür, dass die Handwerkerregelung anzuwenden ist, nicht herangezogen werden, da auch Fahrten im Rahmen des Werkverkehrs gemäß § 10 GütbefG nicht im Rahmen des Güterbeförderungsgewerbes, sondern eines anderen Gewerbes durchgeführt werden, für welche jedenfalls ein Fahrerqualifizierungsnachweis erforderlich ist.

Somit bleibt es bei der vom bmvit mit 167.530/0019-IV/ST5/2014 vom 12.05.2014 geäußerten Rechtsansicht und Abschleppfahrten von KFZ-Betrieben fallen, auch, wenn die defekten Fahrzeuge in der Folge vom betreffenden KFZ-Techniker, der das Fahrzeug lenkt, repariert werden, nicht unter die Handwerkerregelung, sondern es handelt sich dabei um Güterbeförderungen im Rahmen des Werkverkehrs sofern alle Voraussetzungen des § 10 GütbefG vorliegen. Für solche Güterbeförderungen ist jedenfalls ein Fahrerqualifizierungsnachweis erforderlich. Ergänzend wird angemerkt, dass diese Auslegung mit dem Bundesministerium für Inneres abgestimmt wurde.“

(GZ. BMVIT-167.530/0055-IV/ST5/2014 vom 21.10.2014)

Abschleppfahrten durch KFZ-Techniker

„Bei der Auslegung der sog. „Handwerkerregelung“ gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG sind zwei Kriterien, die zwingend vorliegen müssen, maßgeblich:

Einerseits darf die Hauptbeschäftigung des Fahrers nicht das Lenken von Lastkraftwagen sein und andererseits muss es sich bei der transportierten Ladung um Material oder Ausrüstung, das der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet, handeln.

Hauptbeschäftigung

Auch wenn ein KFZ-Techniker kein Berufskraftfahrer ist, weil das Lenken von Lastkraftwagen nicht seine Hauptbeschäftigung ist, kann die von der Bundesinnung für Kraftfahrzeugtechniker und dem zuständigen Bundesgremium vorgeschlagene Abgrenzung zwischen Abschleppfahrt (hauptberufliche Tätigkeit des Lenkers ist die Fahrzeuginstandsetzung) und Pannenfahrt (der Lenker ist hauptberuflich als Berufskraftfahrer tätig) mittels Fahrerkarte gemäß § 102a KFG, die die definitive Fahrzeit des Lenkers aufzeichnet, welche von den Aufsichtsorganen an Hand von entsprechenden Lesegeräten ermittelt werden kann, aus Sicht des bmvit kein taugliches Mittel sein, um die Hauptbeschäftigung eines Lenkers zu bestimmen. Dies vor allem deshalb, weil nicht immer ausschließlich die reine Fahrzeit für die Beurteilung der Hauptbeschäftigung ausschlaggebend ist. Es könnte nämlich unter Umständen auch vorkommen, dass die Fahrzeiten eines „handwerklichen“ C Lenkers innerhalb eines bestimmten Zeitraums ein hohes Ausmaß erreichen, weil ein Auftrag an einem weit entfernten Ort angenommen wurde (zB Wien Vorarlberg, wenn die Leistung nur durch einen bestimmten spezialisierten Handwerksbetrieb erbracht werden kann) und dieser Lenker trotzdem unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG fällt. Darüber hinaus ist eine Fahrerkarte kein taugliches Mittel, das Vorliegen des zweiten Kriteriums („Material oder Ausrüstung, das der Fahrer zur Ausübung seines Berufes verwendet“) nachzuweisen.

Material oder Ausrüstung

Nach Ansicht des bmvit handelt es sich bei reparaturbedürftigen Fahrzeugen weder um Material noch um Ausrüstung, das der KFZ-Techniker zur Ausübung seines Berufs verwendet. Der Begriff „Material“ (Anm: neben dem Herstellungsmaterial wie z.B. Holz) umfasst auch selbst bearbeitete Güter wie z.B ein von einem Tischler aus Holz gefertigtes Möbelstück; ein beschädigtes Fahrzeug, das zu Reparaturzwecken abgeschleppt werden muss, kann nach Ansicht des bmvit aber schon grundsätzlich nicht unter den Begriff „Material“ (und auch nicht unter den Begriff „Ausrüstung“) subsumiert werden.

Auch die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 3 GütbefG kommt nach Ansicht des bmvit im gegenständlichen Fall nicht zum Tragen, da die defekten Kraftfahrzeuge keinen Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sondern zu Reparaturzwecken lediglich in die betreffende Werkstatt transportiert werden.

Somit benötigen KFZ-Techniker, die ein Abschleppfahrzeug lenken, das § 1 Abs. 1 Z 1 GütbefG entspricht und in der Folge von ihnen repariert wird, einen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG. "

(GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2014 vom 12.05.2014)

Amt der Oö. Landesregierung

„Brauchen Werkstattmitarbeiter, die im Rahmen ihrer Tätigkeit zu Reparatur- und Wartungszwecken Testfahrten durchführen, einen Fahrerqualifizierungsnachweis?

Nein. Fahrten, die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen wurden, sind von der Verpflichtung einen Fahrerqualifizierungsnachweis (Code „95“) mitzuführen ausgenommen.“

(Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr, GWB - Häufig gestellte Fragen, Auflage 3, 29.04.2014)

„Benötigen Fahrer, die Abschleppdienste durchführen, einen Fahrerqualifizierungsnachweis?

Ja. Auch Werkstattmitarbeiter, die ein Abschleppfahrzeug lenken, für welches eine Lenkberechtigung der Klasse C1/C erforderlich ist, benötigen einen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG 1995.“

(Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr, GWB - Häufig gestellte Fragen, Auflage 3, 29.04.2014)

1.6 Transport von Baggern und Maschinen

BMVIT

„Lenker, die mit einem LKW einen Bagger oder sonstige Maschinen zur Baustelle befördern, um diese dann ebendort zu bedienen, benötigen keinen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG, da im vorliegenden Fall die Hauptbeschäftigung des Lenkers im Fahren von Baggern beziehungsweise sonstigen Maschinen besteht und der Bagger beziehungsweise die sonstige Maschine unter den Begriff „Ausrüstung“ subsumiert werden kann, die der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet.“

(GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2014 vom 12.05.2014)

1.7 Veranstaltungstechnik

BMVIT

Gelegentliche Transporte im Bereich Veranstaltungstechnik

„Angestellte im Bereich Veranstaltungstechnik wie Lagerarbeiter, Büromitarbeiter und Techniker sowie freiberufliche oder selbständige Veranstaltungstechniker, die lediglich aushilfsweise Transporte von Ton-, Licht-, Bühnen-, und Videoequipment durchführen, das am Veranstaltungsort auf- und abgebaut beziehungsweise eingesetzt wird, benötigen keinen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG. Dies deshalb, weil einerseits das Lenken von Lastkraftwagen nicht die Hauptbeschäftigung der oben genannten Angestellten ist und es sich andererseits beim transportierten Ton-, Licht-, Bühnen-, und Videoequipment um die Ausrüstung handelt, die von diesen Angestellten zur Ausübung ihres Berufes, nämlich der Bereitstellung, des Auf- und Abbaus und der Bedienung des gegenständlichen Equipments, verwendet wird.“

(GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2014 vom 12.05.2014)

1.8 Messeausrüstung

Amt der Oö. Landesregierung

„Beim Transport von Messeausrüstung (Sesseln, Messestände, Zelte) handelt es sich weder um Material noch um Ausrüstung, welches der Lenker zur Ausübung seines Berufes verwendet. Auch wenn der Lenker die transportierten Güter am Messeort auf- und wieder abbaut, handelt es sich bei den gegenständlichen Transporten um Werkverkehr und ist ein Fahrerqualifizierungsnachweis erforderlich.“

(Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr, GWB – Häufig gestellte Fragen, Auflage 3, 29.04.2014)

1.9 Handwerker, wie Tischler, Steinmetz, Zimmerer, Gerüstbauer

BMVIT

„Wie vom Amt der Oö. Landesregierung festgehalten, ist der Begriff "Material" nicht so streng - wie z.B. im Gabler Wirtschaftslexikon - auszulegen und umfasst daher auch selbst bearbeitete Güter wie z.B. ein von einem Tischler aus Holz gefertigtes Möbelstück. Was die Beurteilung der Hauptbeschäftigung des Fahrers betrifft beziehungsweise, ob die Lieferungstätigkeit im Vordergrund steht oder nicht, lässt sich nur anhand eines konkreten Falles beurteilen und kann von den Aufsichtsorganen, wie vom Amt der Oö. Landesregierung angemerkt, nur schwer kontrolliert werden, zumal es mangels rechtlicher Grundlage (in der Richtlinie 2003/59/EG) kein Beweismittel (das Mitführen einer Kopie des Dienst- bzw. Arbeitsvertrages könnte bei der Ermittlung der dienst- bzw. arbeitsvertraglichen Hauptleistung hilfreich sein) für das Vorliegen der Voraussetzungen des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG gibt.

Der vom Amt der Oö. Landesregierung vorgeschlagenen Auslegung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG kann das bmvit nur insoweit zustimmen, als Handwerksbetriebe, die selbst bearbeitete Güter beim Kunden anliefern und dann dort aufbauen, wie z.B. ein Tischler, in der Regel unter die Ausnahmeregelung fallen. Weiters fallen aber nach Ansicht des bmvit auch Lenker einer Steinmetz-Firma¹, einer Zimmerei² beziehungsweise einer Gerüstbau-Firma³ unter die Handwerkerregelung, da deren Hauptbeschäftigung die Gestaltung von Gräbern¹, die Fertigung, Errichtung und Reparatur von Bauwerksteilen² beziehungsweise der Auf- und Abbau von Gerüsten³ ist und die Lenker das betreffende Material lediglich zum Kunden transportieren, um ihrer jeweiligen Hauptbeschäftigung nachgehen zu können. Die beförderten Güter werden in der Regel im eigenen Betrieb hergestellt beziehungsweise bearbeitet, es kann sich aber auch um angekaufte Güter, wie z.B. Fliesen, Fenster oder Grabsteine handeln, die vom Lenker beim Kunden montiert beziehungsweise be- und verarbeitet werden.

Das bmvit ersucht um Verständnis, dass eine österreichweit gültige Handlungsrichtlinie nicht übermittelt werden kann, da, wie auch auf der Website des deutschen Bundesamts für Güterverkehr zu Punkt 2 (Haupttätigkeit des Fahrers) festgehalten, eine Gesamtschau aller Umstände des Einzelfalls erforderlich ist.“

(GZ. BMVIT-167.530/0002-IV/ST5/2013 vom 10.01.2013)

1.10 Mitarbeiter von Gartenbaubetrieben

BMVIT

Mitarbeiter von Gartenbaubetrieben

„Um beurteilen zu können, ob Mitarbeiter von Gartenbaubetrieben für Transporte mit einem Kraftfahrzeug, das § 1 Abs. 1 Z 1 GütbefG entspricht und für das eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erforderlich ist, einen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG benötigen, ist eine Gesamtschau aller Umstände im Einzelfall notwendig.

Beispielsweise fällt nach Ansicht des bmvit der Transport von Gerätschaften, Pflanzgefäßen und Pflanzen zu den Gärten beziehungsweise zu Veranstaltungsorten, die dann vom betreffenden Lenker für die Ausübung seines Berufs benötigt werden, unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG, da in diesem Fall die beförderten Pflanzgefäße und Pflanzen das Material und die Gerätschaften die Ausrüstung sind, die der Lenker (Gärtner oder Dekorateur) zur Ausübung seines Berufs - hier Gartengestaltung beziehungsweise Raumdekoration - verwendet. Für diese Transporttätigkeiten wird kein Fahrerqualifizierungsnachweis benötigt.

Im Gegensatz dazu fällt die Entsorgung von Schnittmaterial per LKW, das durch das Schneiden, Entfernen und Pflegen von Bäumen entsteht, nach Ansicht des bmvit nicht unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG, da das beförderte und zu entsorgende Schnittmaterial nicht unter den Begriff „Material, das der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet“ subsumiert werden kann, auch, wenn die Hauptbeschäftigung des Fahrers nicht im Lenken eines Fahrzeuges besteht.“

(GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2015 vom 09.02.2015)

1.11 Anwendung der Handwerkerregelung auf Marktfahrer - Erlass

BMVIT

Anwendung der Handwerkerregelung auf Marktfahrer - Erlass

„Seitens der Wirtschaftskammer Österreich wurde an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) das Anliegen herangetragen, die Anwendung der sog. „Handwerkerregelung“ gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) auf Marktfahrer klarzustellen.“

Hierzu teilt das bmvit Folgendes mit:

Gemäß § 154 Abs. 5 Gewerbeordnung 1994 sind Marktfahrer Handelsgewerbetreibende, die ihr Gewerbe durch das Beziehen von Märkten ausüben, oder die bei Festen, sportlichen Veranstaltungen oder sonstigen Anlässen, die mit größeren Ansammlungen von Menschen verbunden sind, den Kleinverkauf von Lebensmitteln und Nahrungsergänzungsmitteln und sonstigen Waren, die zu diesen Gelegenheiten üblicherweise angeboten werden, ausüben. Ein Marktfahrer, der sein Gewerbe mit einem Kraftfahrzeug, das § 1 Abs. 1 Z 1 GütbefG entspricht (Kraftfahrzeuge des Straßenverkehrs oder solche mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt) und mit einer für den Verkauf bestimmten, besonderen Ausstattung (Verkaufswagen) versehen ist, für das eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erforderlich ist, ausübt, unterliegt nach Ansicht des bmvit der sog. „Handwerkerregelung“ gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG, wenn es sich beim Lenken des Fahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung des Marktfahrers handelt. Diese besteht im Verkauf von Waren. Die besondere Ausstattung, die den Großteil des Gesamtgewichts begründet, kann unter den Begriff „Ausrüstung, die der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet“ subsumiert werden.

Ergänzend wird angemerkt, dass diese Ausnahmeregelung nicht auf Lenker von Verkaufswagen anzuwenden ist, deren Hauptbeschäftigung ausschließlich das Lenken von Verkaufswagen für den betreffenden Marktfahrer ist und die in der Folge die Waren auch nicht verkaufen.“

(GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2015 vom 09.02.2015)

1.12 Tiertransporte

BMVIT

Tiertransporte

„Gemäß § 1 Abs. 1 Tiertransportgesetz 2007 sind das Ziel dieses Bundesgesetzes der Schutz von Tieren beim Transport durch Kraftfahrzeug und Anhänger (in der Folge: Straßentransportmittel), Luftfahrzeug, Schienenfahrzeug oder Schiff in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit sowie die Festlegung der dabei einzuhaltenden Mindestanforderungen zur Verhinderung der Verschleppung von Tierseuchen.

Im Gegensatz dazu wurde in Erwägungsgrund 10 der Richtlinie 2003/59/EG festgehalten, dass die Mindestanforderungen für die Grundqualifikation und die Weiterbildung die beim Fahren und beim Halten zu beachtenden Sicherheitsregeln betreffen. Die Entwicklung eines defensiven Fahrstils, d.h. das Voraussehen von Gefahren und die Rücksichtnahme auf die übrigen Verkehrsteilnehmer, der mit einem rationelleren Kraftstoffverbrauch einhergeht, wird sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf das Straßentransportgewerbe selbst positiv auswirken.

Auch, wenn der Viehhändler gemäß § 12 Tiertransportgesetz 2007 für die Durchführung von Tiertransporten einen Lehrgang gemäß Art. 17 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 absolvieren muss, so zielt dieser im Sinne des Tiertransportgesetzes 2007 auf den Schutz von Tieren beim Transport und auf die Verhinderung der Verschleppung von Tierseuchen ab, während die Richtlinie 2003/59/EG vorrangig die Straßenverkehrssicherheit und den rationelleren Kraftstoffverbrauch fokussiert.

Somit benötigen Viehhändler, die Tiertransporte mit einem Kraftfahrzeug durchführen, das § 1 Abs. 1 Z 1 GütbefG entspricht und für das eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erforderlich ist, einen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG.“

(GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2015 vom 09.02.2015)

2. Zu § 19 Abs. 3 Z. 3 „Lenker von Kraftfahrzeugen, die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen sind;“

2.1 Fahrten zu Testzwecken im Rahmen Reparatur und Wartung

BMVIT

Weiterbildung - Fahrerqualifizierungsnachweis - KFZ-Techniker und KFZ-Verkäufer

Sehr geehrter Herr Fürnschliel!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) nimmt zu Ihrer Anfrage vom 08.05.2013 betreffend die Frage, ob KFZ-Techniker beziehungsweise KFZ-Verkäufer für Probefahrten, Überstellungsfahrten, Abschleppdienste und Testfahrten, die zum Teil auch mit beladenen Kraftfahrzeugen über 3,5 t durchgeführt werden, eine Weiterbildung zwecks Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises gemäß § 19 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) benötigen wie folgt Stellung:

Gemäß § 1 Abs. 1 erster Satz GütbefG gilt dieses Bundesgesetz für

- 1. die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt, durch Beförderungsunternehmen,*
- 2. den Werkverkehr mit solchen Kraftfahrzeugen sowie*
- 3. die Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit solchen Kraftfahrzeugen.*

§ 19 Abs. 2 GütbefG normiert, dass in Abs. 1 Z 1 (Staatsangehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Union) und 2 (Staatsangehörige eines Drittlandes, die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden) genannte Lenker, denen vor dem 10. September 2009 eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erstmals erteilt wurde, ab dem 10. September 2014 einen von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweis mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen haben.

Vorab ist festzuhalten, dass sich das GütbefG in § 19 an Lenker von Kraftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 richtet, was bedeutet, dass es nicht relevant ist, welchen Beruf der betreffende Lenker (KFZ-Techniker oder KFZ-Verkäufer) hat, sondern, ob Güter mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt, befördert werden. Weiters sind vom Geltungsbereich des GütbefG (mit Ausnahme von Leerfahrten im Zuge einer gewerbsmäßigen Güterbeförderung) grundsätzlich Transporte von Gütern (gewerbsmäßig oder im Rahmen von Werkverkehr), aber keine Leerfahrten umfasst.

Probefahrten, Überstellungsfahrten und Testfahrten

Sofern bei Probefahrten, Überstellungsfahrten und Testfahrten keine Güter transportiert werden, fallen sie nicht unter den Geltungsbereich des GütbefG, was zur Folge hat, dass die betreffenden Lenker auch keine Weiterbildung zwecks Erlangung eines Fahrerqualifizierungsnachweises absolvieren müssen. Sind die Kraftfahrzeuge bei der Durchführung dieser Fahrten jedoch beladen, ist das GütbefG sehr wohl anzuwenden und die betreffenden Lenker benötigen einen Fahrerqualifizierungsnachweis, da in diesem Fall auch die Ausnahmeregelung gemäß § 19 Abs. 3 Z 3 GütbefG, wonach Lenker von Kraftfahrzeugen, die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Lenker von Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen sind, von den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 ausgenommen sind, nicht greifen kann, da diese Bestimmung nur für Leerfahrten gilt.

Abschleppdienste

Sofern das Fahrzeug eines Abschleppdienstes - unabhängig davon, ob der Abschleppdienst von einem Abschleppunternehmen oder einer KFZ-Werkstatt durchgeführt wird - § 1 Abs. 1 GütbefG unterliegt, besteht für die Durchführung derartiger Abschleppfahrten nach § 2 GütbefG eine Konzessionspflicht. Gemäß § 1 Abs. 4 GütbefG sind Güter körperliche, bewegliche Sachen, auch wenn sie keinen Verkehrswert haben. Abgeschleppte Fahrzeuge sind körperlich und beweglich und haben auch einen Verkehrswert. Somit sind Abschleppdienste ein Beförderungsunternehmen, wenn auch nicht im herkömmlichen Sinn, und die betreffenden Fahrer benötigen wie alle anderen Fahrer von Fahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 GütbefG einen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG.

(GZ. BMVIT-167.530/0021-IV/ST5/2013 vom 14.05.2013)

Fahrerqualifizierungsnachweis für das Abschleppen von eigenen Bussen - analoges Kontrollgerät

„Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) nimmt zu Ihrer Anfrage vom 29.10.2014 betreffend die Fragen, ob für das Abschleppen von eigenen Bussen der ÖBBPostbus GmbH, die auf der Strecke eine Panne/Defekt haben, durch eigenes Personal (Mechaniker), mit einem eigenen LKW ein Fahrerqualifizierungsnachweis erforderlich ist und, wie im Rahmen von Schulungsfahrten das analoge Kontrollgerät einzusetzen ist wie folgt Stellung:

Fahrerqualifizierungsnachweis

Gemäß § 10 Abs. 3 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) gilt als Werkverkehr unter der Voraussetzung des Abs. 1 Z 3 (die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen von Personal geführt werden, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm im Rahmen einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde.) das Abschleppen der im Unternehmen verwendeten Fahrzeuge sowie die Beförderung von Gütern in besonders eingerichteten Vorführungswagen zum ausschließlichen Zweck der Werbung oder Belehrung.

Da gemäß § 10 Abs. 3 GütbefG das Abschleppen der im Unternehmen verwendeten Fahrzeuge, wie zB eigene Busse der ÖBB-Postbus GmbH, durch Personal, das bei der ÖBB-Postbus GmbH gemäß § 10 Abs. 1 Z 3 GütbefG beschäftigt ist, als Werkverkehr gilt, ist auch für derartige Abschleppfahrten - entgegen der Rechtsansicht des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung - ein Fahrerqualifizierungsnachweis erforderlich.

Analoges Kontrollgerät

*... (Dieser Teil des Erlasses wurde für diese Sammlung an Klarstellungen als irrelevant
weggelassen) ...“*

(GZ. BMVIT-167.530/0072-IV/ST5/2014 vom 21.01.2015)

Amt der Oö. Landesregierung

*„Brauchen Werkstattmitarbeiter, die im Rahmen ihrer Tätigkeit zu Reparatur- und War-
tungs Zwecken Testfahrten durchführen, einen Fahrerqualifizierungsnachweis?
Nein. Fahrten, die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- oder Wartungs-
zwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Neufahrzeugen oder umge-
bauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen wurden, sind von der Verpflich-
tung einen Fahrerqualifizierungsnachweis (Code „95“) mitzuführen ausgenommen.“*

(Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr, GWB
- Häufig gestellte Fragen, Auflage 3, 29.04.2014)

3. Fahrten außerhalb des Güterbeförderungsgesetzes

3.1 Private Fahrten

Amt der Oö. Landesregierung

„Benötige ich einen Fahrerqualifizierungsnachweis für private Fahrten?“

Für Fahrten zu privaten Zwecken (beispielsweise privaten Umzug) benötigen Sie grundsätzlich keinen Fahrerqualifizierungsnachweis. Eine Privatfahrt ist dann auszuschließen, wenn die Tätigkeit mit einer Gewinnerzielungsabsicht verbunden ist. Gewinnerzielungsabsicht ist die Absicht, einen nennenswerten Überschuss über die Selbstkosten zu erwirtschaften. Unerheblich ist dabei, ob dieses Ziel erreicht wird.“

(Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr, GWB
- Häufig gestellte Fragen, Auflage 3, 29.04.2014)

3.2 Öffentlich-rechtlicher Dienstgeber (Gemeinden, Straßenmeistereien, ASFINAG)

BMVIT

„§ 1 Abs. 2 GewO normiert, dass eine Tätigkeit gewerbsmäßig ausgeübt wird, wenn sie selbständig, regelmäßig und in der Absicht betrieben wird, einen Ertrag oder sonstigen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen, gleichgültig für welche Zwecke dieser bestimmt ist. Bei speziellen kommunalen Tätigkeiten, wie Müllabfuhr, Winterdienst, Kanalbetreuung etc., handelt es sich nicht um gewerbsmäßige Beförderungen von Gütern gemäß § 1 Abs. 1 GütbefG, da sie nicht in der Absicht betrieben werden, einen Ertrag oder sonstigen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen. Somit unterliegen diese Tätigkeiten nicht dem GütbefG und die Fahrer benötigen daher keinen FQN.“

Jedoch benötigen sonstige C- und D-Lenker, die bei einem öffentlich-rechtlichen Dienstgeber beschäftigt sind und für diesen Beförderungstätigkeiten im Sinne des GütbefG, GelverkG und KfIG durchführen, somit also als Beschäftigte eines Gewerbebetriebs tätig sind, wie jeder andere Berufskraftfahrer einen FQN.“

(GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 vom 20.04.2011)

„ASFINAG:

Die ASFINAG verfügt über einige Gewerbeberechtigungen; die Straßenverwaltung an sich ist offenkundig aber keine gewerbliche Tätigkeit. Da es sich bei der Durchführung von Transporten im Rahmen der Straßenverwaltung um keine gewerbliche Tätigkeit handelt, sind solche Güterbeförderungen nicht unter § 1 Abs. 1 GütbefG subsumierbar. Aus diesem Grund benötigt ein Lenker der ASFINAG für solche Fahrten auch keinen FQN.“

(GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 vom 20.04.2011)

Amt der Oö. Landesregierung

„In der Regel fallen Beförderungen im Rahmen der kommunalen Aufgaben nicht unter die Bestimmungen des Güterbeförderungsgesetzes und ist deshalb kein Fahrerqualifizierungsnachweis (und somit auch keine Weiterbildung) erforderlich. Sollten jedoch Beförderungen im Rahmen von eventuell vorhandenen Gewerbeberechtigungen oder durch "ausgelagerte" Betriebe erfolgen, könnte sehr wohl auch für Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter der Gemeinde ein Fahrqualifizierungsnachweis erforderlich sein.“

Abfallentsorgung:

Der Transport von Abfällen und das Einsammeln von Hausmüll durch gewerbliche Unternehmen ist eine gewerbliche Tätigkeit und ist somit ein Fahrerqualifizierungsnachweis erforderlich. Sofern die Müllentsorgung von der Gemeinde selbst, im Rahmen der kommunalen Tätigkeiten wahrgenommen wird, gilt die Ausnahme für Gemeindebedienstete.“

(Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr, GWB - Häufig gestellte Fragen, Auflage 3, 29.04.2014)

3.3 Land- und Forstwirtschaft

BMVIT

„§ 1 Abs. 1, zweiter Satz GütbefG normiert, dass dieses nicht für Fuhrwerksdienste gilt, auf die die GewO gemäß ihrem § 2 Abs. 1 Z 2 nicht anzuwenden ist. Gemäß § 2 Abs. 1 Z 2 GewO ist diese auf die Nebengewerbe der Land- und Forstwirtschaft gemäß § 2 Abs. 4 GewO nicht anzuwenden.

In § 2 Abs. 4 Z 5 GewO sind jene Fuhrwerksdienste, die unter das Nebengewerbe der Land- und Forstwirtschaft fallen, taxativ aufgezählt. Nur auf die in dieser Bestimmung angeführten Fuhrwerksdienste ist die GewO und in der Folge daher auch das GütbefG nicht anzuwenden. Daraus folgt, dass Güterbeförderungen im Bereich der Land- und Forstwirtschaft nur dann nicht den Bestimmungen des GütbefG unterliegen, wenn dies Fuhrwerksdienste mit hauptsächlich im eigenen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb verwendeten

- *selbstfahrenden Arbeitsmaschinen,*
 - *Zugmaschinen,*
 - *Motorkarren und*
 - *Transportkarren,*
 - *die ihrer Leistungsfähigkeit nach den Bedürfnissen des eigenen land- und forstwirtschaftlichen Betriebes entsprechen,*
 - *für andere land- und forstwirtschaftliche Betriebe in demselben Verwaltungsbezirk oder*
 - *in einer an diesen Verwaltungsbezirk angrenzenden Ortsgemeinde*
 - *zur Beförderung*
 - *von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen,*
 - *von Gütern zur Bewirtschaftung land- und forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke oder*
 - *von Gütern, die der Tierhaltung dienen,*
- zwischen Wirtschaftshöfen und Betriebsgrundstücken oder zwischen diesen und der nächstgelegenen Abgabe-, Übernahme-, Verarbeitungs- oder Verladestelle sind.*

Güterbeförderungen im land- und forstwirtschaftlichen Bereich, die nicht unter die in § 2 Abs. 4 Z 5 GewO aufgezählten Fuhrwerksdienste fallen, sind nach Ansicht des bmvit, sofern die Voraussetzungen des § 10 GütbefG vollständig erfüllt sind, Güterbeförderungen im Rahmen des Werkverkehrs gemäß § 1 Abs. 1 erster Satz GütbefG. In diesem Fall sind sämtliche Regelungen - mit Ausnahme der Konzessionspflicht gemäß § 4 Z 3 - des GütbefG anzuwenden. Für Güterbeförderungen im Rahmen des Werkverkehrs ist auch die Absolvierung einer GQ beziehungsweise einer WB zwecks Erlangung eines FQN erforderlich.

Fahrer von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen fallen unter die in § 2 Abs. 4 Z 5 GewO aufgezählten Fuhrwerksdienste als Nebengewerbe der Land- und Forstwirtschaft und benötigen somit keinen FQN, da auf diese die GewO gemäß § 2 Abs. 1 Z 2 und das GütbefG gem. § 1 Abs. 1 letzter Satz nicht anzuwenden sind. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine aufgrund ihrer Zweckbestimmung kein Personen- oder Gütertransport möglich ist. Gemäß § 2 Abs. 1 Z 21 KFG ist eine selbstfahrende Arbeitsmaschine ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich

oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist. “

(GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 vom 20.04.2011)

Fahrerqualifizierungsnachweis im Rahmen der Land- und Forstwirtschaft Güterbeförderungen mittels Zugmaschinen

„Zusatz für das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung: zu GZ Verk-370000/315-2014-P/Pr

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) nimmt zur Anfrage des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung GZ Verk-370000/315-2014-P/Pr vom 31. 1. 2014 betreffend die Frage, ob Land- und Forstwirte, die Güterbeförderungen mit Zugmaschinen über 3,5 t hzG durchführen, für welche eine Lenkberechtigung der Klasse C erforderlich ist (Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h), einen Fahrerqualifizierungsnachweis benötigen wie folgt Stellung:

§ 1 Abs. 1 Z 1 und 2 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) normiert, dass dieses für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt, durch Beförderungsunternehmen (Z 1) und den Werkverkehr mit solchen Kraftfahrzeugen (Z 2) gilt.

Gemäß § 19 Abs. 1 GütbefG haben Lenker von Kraftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Union (Z 1) oder Staatsangehörige eines Drittlandes sind und die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden (Z 2), und denen nach dem 9. September 2009 eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erstmals erteilt wurde, einen von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweis mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen.

§ 19 Abs. 2 GütbefG normiert, dass in Abs. 1 Z 1 und 2 genannte Lenker, denen vor dem 10. September 2009 eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erstmals erteilt wurde, ab dem 10. September 2014 einen von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweis mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen haben.

Durch Novellierung des GütbefG beziehungsweise Verankerung der Bestimmungen über den Fahrerqualifizierungsnachweis im GütbefG wurde die Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr neben Erlassung der Grundqualifikations- Weiterbildungsverordnung - Berufskraftfahrer (GWB) für den Güterkraftverkehr in österreichisches Recht umgesetzt.

Gemäß Artikel 1 der Richtlinie 2003/59/EG gilt diese für das Führen von Fahrzeugen
a) durch Staatsangehörige eines Mitgliedstaats,
b) durch Staatsangehörige eines Drittlands, die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden,
nachstehend „Kraftfahrer“ genannt, die auf öffentlichen Verkehrswegen innerhalb der Gemeinschaft Beförderungen durchführen mit

- Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse C1, C1+E, C oder C+E im Sinne der Richtlinie 91/439/EWG oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist,
- Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse D1, D1+E, D oder D+E im Sinne der Richtlinie 91/439/EWG oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist.

Die Richtlinie 91/439/EWG wurde mittlerweile durch die 3. Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG ersetzt. Der Umfang der einzelnen Führerscheinklassen ist nunmehr in Artikel 4 dieser Richtlinie geregelt.

Gemäß Artikel 4 Z 4 erster Gedankenstrich Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein gelten als „Kraftwagen“ Kraftfahrzeuge, die üblicherweise auf der Straße zur Beförderung von Personen oder Gütern oder zum Ziehen von Fahrzeugen, die für die Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden, dienen. Dieser Begriff schließt Oberleitungsomnibusse – d.h. nicht schienengebundene, mit einer elektrischen Leitung verbundene Fahrzeuge – ein. Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen fallen nicht darunter;

Artikel 4 Z 4 zweiter Gedankenstrich Richtlinie 2006/126/EG normiert, dass als „land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen“ alle Kraftfahrzeuge auf Rädern oder Ketten mit wenigstens zwei Achsen, deren Aufgabe im Wesentlichen in der Zugleistung besteht und die besonders zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zur Betätigung bestimmter, in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben verwendeter Geräte, Maschinen oder Anhänger eingerichtet sind und deren Einsatz zur Personen oder Güterbeförderung oder zum Ziehen von Fahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr nur einen Nebenzweck erfüllt gelten.

Lenker von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen, für welche eine Lenkberechtigung der Klasse C erforderlich ist (Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h), benötigen somit nach Ansicht des bmvit bei der Durchführung von Güterbeförderungen mit diesen Zugmaschinen keinen Fahrerqualifizierungsnachweis, da die Richtlinie 2003/59/EG gemäß ihrem Artikel 1 für den Güterkraftverkehr auf Beförderungen mit Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse C1, C1+E, C oder C+E im Sinne der Richtlinie 91/439/EWG anzuwenden ist und Artikel 4 Z 4 der Richtlinie 2006/126/EG (3. Führerscheinrichtlinie) land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen explizit ausnimmt.“

(GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2014 vom 19.03.2014)

**Fahrerqualifizierungsnachweis im Rahmen der Land- und Forstwirtschaft
Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen, die keine Zugmaschinen im Sinne der Richtlinie 2006/126/EG sind**

„Zusatz für das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: zu GZ WST1-A-392/053-2014

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) bedauert die verzögerte Erledigung in obiger Angelegenheit und nimmt zur Anfrage des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung GZ WST1-A-392/053-2014 vom 29. 1. 2014 betreffend die Frage, ob die Verpflichtung zum Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß §§ 19ff Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) für Land- und Forstwirte, die ihre eigenen Produkte mit Fahrzeugen über 3,5 t hzG transportieren besteht, beziehungsweise, ob der Werkverkehr im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 2 GütbefG ausschließlich der gewerbliche Werkverkehr im Sinne des § 32 Abs. 1 Z 13 GewO 1994 sein kann, was bedeuten würde, dass die Verpflichtung zum Fahrerqualifizierungsnachweis aufgrund des GütbefG nur Gewerbetreibende, und keine Land- und Forstwirte, treffen kann wie folgt Stellung:

Mit Erlass GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2014 vom 19. März 2014, erfolgte bereits eine Klarstellung hinsichtlich des Fahrerqualifizierungsnachweises für Lenker von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen.

Transporte von eigenen Erzeugnissen durch den Landwirt mit Kraftfahrzeugen sind, sofern die Voraussetzungen des § 10 GütbefG vollständig erfüllt sind, nach Ansicht des bmvit Güterbeförderungen im Rahmen des Werkverkehrs gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 GütbefG. Lenker, die Güterbeförderungen im Rahmen des Werkverkehrs – mit Ausnahme von Transporten mit land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen gemäß Erlass GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2014 – durchführen, haben, abhängig vom Zeitpunkt der erstmaligen Erteilung der Lenkberechtigung für die Klasse C, seit 10.9.2009 gemäß § 19 Abs. 1 GütbefG beziehungsweise seit 10.9.2014 gemäß § 19 Abs. 2 GütbefG einen Fahrerqualifizierungsnachweis mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen.

Anwendungsbereich des Werkverkehrs gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 i.V.m. §§ 10 und 11 GütbefG

Mit BGBl. Nr. 63 vom 30.4.1952 (Stammfassung) wurde das Güterbeförderungsgesetz erlassen, das in § 1 normierte, dass die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs durch Beförderungsunternehmen und für den Werkverkehr mit solchen Kraftfahrzeugen gelten. Hinsichtlich des Anwendungsbereichs der gewerblichen Bestimmungen war in § 2 normiert, dass soweit dieses Bundesgesetz nicht besondere Bestimmungen traf, für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen die Bestimmungen der Gewerbeordnung gelten. In Abschnitt III waren die Bestimmungen über den Werkverkehr normiert, wobei in § 8 die Definition des Werkverkehrs und in § 9 die Meldepflicht für den Werkverkehr normiert war.

Dem Stenographischen Protokoll der 85. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich, VI. Gesetzgebungsperiode vom 27.3.1952 ist zu entnehmen, dass die Regierungsvorlage zur Erlassung des Güterbeförderungsgesetzes die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs durch Beförderungsunternehmen und den Werkverkehr behandelte, wobei die Erfassung und Definition des Werkverkehrs neu war. Der Werkverkehr sollte in der Weise erfasst werden, dass eine sogenannte Werkverkehrskarte ausgestellt wurde, die bei jeder Güterbeförderung mitzuführen war, wobei eine entsprechende Gebühr für die Beförderung zu entrichten war. Es war ausdrücklich vorgesehen, dass diese Gebühr für sämtliche Kraftfahrzeuge, auch für solche der öffentlichen Hand, galt.

Mit BGBl. Nr 50 vom 25.1.1974 wurde die Gewerbeordnung 1973 dahingehend geändert, dass § 32 eingefügt wurde, der in Abs. 3 normierte, dass alle Gewerbetreibenden im Rahmen ihrer Gewerbeberechtigung zur Ausübung des nicht der Konzessionspflicht unterliegenden Werkverkehrs mit Gütern berechtigt sind. In der Regierungsvorlage vom 4.7.1972 wurde zu § 32 Abs. 3 erläutert, dass die Bestimmung über den zulässigen Werkverkehr lediglich der Klarstellung diene.

Aufgrund des Wortlauts der Stammfassung des Güterbeförderungsgesetzes war es die ausdrückliche Intention des Bundesgesetzgebers, den Geltungsbereich des Güterbeförderungsgesetzes – neben der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs durch Beförderungsunternehmen – auf den Werkverkehr auszudehnen, was auch im oben erwähnten Stenographischen Protokoll zum Ausdruck kommt. Wenn auch bereits in der Stammfassung des Güterbeförderungsgesetzes in § 2 eine subsidiäre Geltung der Gewerbeordnung normiert war, so fand sich in dieser zum damaligen Zeitpunkt noch keine Erfassung des Werkverkehrs als Selbstbedienungsrecht beziehungsweise

sonstiges Recht von Gewerbetreibenden. Gegenständlichem Stenographischen Protokoll ist weiters zu entnehmen, dass es dem Willen des Bundesgesetzgebers entsprach, dass die Bestimmungen über den Werkverkehr für sämtliche Kraftfahrzeuge und damit für sämtliche Güterbeförderungen, die nicht im Rahmen der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs durch Beförderungsunternehmen durchgeführt werden, gelten sollen.

Der Rechtsmeinung der Abteilung Gewerberecht des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung dahingehend, dass die Anwendbarkeit des Güterbeförderungsgesetzes immer nur für Gewerbebetriebe, die der Gewerbeordnung 1994 unterliegen, gegeben ist, kann daher nicht gefolgt werden. Eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches des Güterbeförderungsgesetzes auf den Werkverkehr im Rahmen der Land- und Forstwirtschaft war vom Bundesgesetzgeber offensichtlich gewollt, da auch Kraftfahrzeuge der öffentlichen Hand, die i.d.R. keine gewerbsmäßige Güterbeförderung im klassischen Sinn durchführt und auch kein Gewerbe betreibt, von der Werkverkehrsregelung umfasst waren. Auch wenn sich das Güterbeförderungsgesetz (wie auch das Gelegenheitsverkehrsgesetz) als Sondergewerberecht primär auf gewerbsmäßige Güterbeförderungen im engeren Sinn (durch Beförderungsunternehmen) bezieht, so wollte der Bundesgesetzgeber die Anwendung der Bestimmungen über den Werkverkehr auf sämtliche Güterbeförderungen ausdehnen. Der Begriff des Werkverkehrs erstreckt sich somit nach Ansicht des bmvit nicht nur auf den Werkverkehr von Gewerbetreibenden, denen dies als Nebenrecht im Sinne des § 32 Abs. 1 Z 13 GewO 1994 zusteht, sondern auf sämtliche Transporttätigkeiten, somit auch auf Transporte der eigenen land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse etc. im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes, da der Werkverkehr bereits in der Stammfassung des Güterbeförderungsgesetzes 1952 normiert war, aber erst 1974 - somit 22 Jahre später - als Nebenrecht von Gewerbetreibenden in die Gewerbeordnung implementiert wurde; darauf lässt auch die Erläuterung in der Regierungsvorlage vom 4.7.1972 zu § 32 Abs. 3 schließen, da hier festgehalten wurde, dass die Bestimmung über den zulässigen Werkverkehr lediglich der Klarstellung diene.

Was die in § 1 Abs. 5 GütbefG verankerte Subsidiarität der GewO 1994 betrifft, so kommt diese nur zum Tragen, wenn das GütbefG nicht besondere Bestimmungen trifft, was jedoch hinsichtlich des Werkverkehrs in den §§ 10 und 11 der Fall ist, weshalb die Bestimmungen über den Werkverkehr im GütbefG nicht nur den gewerblichen Werkverkehr im Sinne des § 32 Abs. 1 Z. 13 GewO 1994, sondern auch die gegenständlichen Transporte im Rahmen der Land- und Forstwirtschaft umfassen.“

(GZ. BMVIT-167.532/0004-IV/ST5/2014 vom 15.10.2014)

3.4 Gemeinnützige Vereine

BMVIT

„Gemäß § 1 Abs. 1 GütbefG gilt dieses (Fahrer, die bei gemeinnützigen Vereinen beschäftigt sind) für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt, durch Beförderungsunternehmen und für den Werkverkehr mit solchen Kraftfahrzeugen. Mit Erlass GZ. BMVIT-167.530/0014-II/ST5/2008 wurde festgehalten, dass bei Privatfahrten Güter nicht gewerbsmäßig befördert werden, weshalb solche Fahrten auch nicht unter den Geltungsbereich des GütbefG fallen. Somit benötigen Fahrer, die für gemeinnützige Vereine ehrenamtlich und unentgeltlich Gütertransporte durchführen, keinen FQN. Betreibt der Verein jedoch ein Gewerbe, das dem GütbefG, GelverkG oder KfIG unterliegt, so benötigt der dort beschäftigte Lenker, wie jeder andere Berufskraftfahrer, einen FQN.“

(GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 vom 20.04.2011)

Amt der Oö. Landesregierung

„Brauchen Fahrer, die bei gemeinnützigen Vereinen beschäftigt sind, einen Fahrerqualifizierungsnachweis?“

Nein. Fahrer, die für gemeinnützige Vereine ehrenamtlich und unentgeltlich Transporte durchführen, benötigen keinen Fahrerqualifizierungsnachweis.“

(Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr, GWB – Häufig gestellte Fragen, Auflage 3, 29.04.2014)

Anlagen

Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 vom 20.04.2011

Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.530/0002-IV/ST5/2013 vom 10.01.2013

Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2013 vom 15.04.2013

Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.530/0021-IV/ST5/2013 vom 14.05.2013

Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2014 vom 19.03.2014

Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2014 vom 12.05.2014

Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.532/0004-IV/ST5/2014 vom 15.10.2014

Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.530/0055-IV/ST5/2014 vom 21.10.2014

Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.530/0072-IV/ST5/2014 vom 21.01.2015

Erlass BMVIT GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2015 vom 09.02.2015

Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr,
Abteilung Verkehr, GWB - Häufig gestellte Fragen, Auflage 3,
29.04.2014



BMVIT - II/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: st5@bmvit.gv.at



GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 DVR:0000175

Landeshauptmann Dipl. Ing. Dr. Erwin Pröll

Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

Wien, am 20.04.2011

Fragen der Bundesländer zur GWB - Beantwortung des Fragenkatalogs - Erlass

Am 5.3.2010 fand im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eine Besprechung der Abteilung II/ST5 mit dem Amt der Wiener und dem Amt der Oberösterreichischen Landesregierung zum Thema Auslegung der Bestimmungen im Zusammenhang mit der Richtlinie 2003/59/EG beziehungsweise der im Güterbeförderungsgesetz 1995, im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 und in der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung – Berufskraftfahrer - GWB zu ihrer Umsetzung in österreichisches Recht ergangenen Regelungen statt. Bei dieser Gelegenheit wurde dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ein Fragenkatalog der Bundesländer zu diesem Themenbereich überreicht. Die Beantwortung desselben ist nunmehr abgeschlossen und wird den Bundesländern zur Kenntnis gebracht. Zwecks Übersichtlichkeit wurde ein Inhaltsverzeichnis der alphabetisch gereihten Themen erstellt. Um eine einfache Lesbarkeit zu gewährleisten, wurde ein Abkürzungsverzeichnis angefügt. Im Anhang befindet sich eine Auflistung der bisher ergangenen gültigen Erlässe der Abteilung II/ST5.

Inhaltsverzeichnis

<u>1. AUSBILDUNGSSTÄTTEN</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.5
<u>1.1 E-LEARNING</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.5
<u>1.2 FESTLEGUNG DER KRITERIEN FÜR AUSBILDER</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.5
<u>1.3 KURSGRÖßE</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.5
<u>1.4 ÜBERPRÜFUNG DER AUSBILDUNGSSTÄTTEN DURCH DIE BEHÖRDE</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.5
<u>1.5 ÜBUNGSPLATZ</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.6
<u>1.6 UNREGELMÄßIGE AUßENKURSE DIREKT BEI FIRMEN</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.6
<u>2. FON</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.7
<u>2.1 FAHRER VON ABSCHLEPPDIENSTEN</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.7
<u>2.2 FAHRER, DIE BEI EINEM ÖFFENTLICH-RECHTLICHEN DIENSTGEBER BESCHÄFTIGT SIND</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.8
<u>2.3 GÜTERBEFÖRDERUNGEN IN DER LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.8
<u>2.4 HAUPTBESCHÄFTIGUNG GÜTBefG</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.9
<u>2.4.1 Grundsätzliches</u>	<i>Fehler! Textmarke nicht definiert.</i> 9
<u>2.4.2 Fahrer, die firmeneigene Messgeräte transportieren</u>	<i>Fehler! Textmarke nicht definiert.</i> 10
<u>2.4.3 Fahrer von Möbeltransporten</u>	<i>Fehler! Textmarke nicht definiert.</i> 10
<u>2.4.4 Fahrer von Autovermietungsunternehmen</u>	<i>Fehler! Textmarke nicht definiert.</i> 10
<u>2.4.5 Fahrer, die bei gemeinnützigen Vereinen beschäftigt sind</u>	<i>Fehler! Textmarke nicht definiert.</i> 11
<u>2.5 LENKER DER ASFINAG</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.11
<u>2.6 STAATSANGEHÖRIGE EINES DRITTSTAATES</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.11
<u>2.7 UMSETZUNGSFRISTEN - § 19 ABS. 2 GÜTBefG UND § 14A ABS. 2 GELVERKG</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.12
<u>3. GO UND WB</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.12
<u>3.1 GQ</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.12
<u>3.1.1 Anrechnung</u>	<i>Fehler! Textmarke nicht definiert.</i> 12
<u>3.1.2 Ordentlicher Wohnsitz</u>	<i>Fehler! Textmarke nicht definiert.</i> 13
<u>3.1.3 Staatsangehörige eines Drittlandes – GütbefG</u>	<i>Fehler! Textmarke nicht definiert.</i> 13
<u>3.1.4 Staatsangehörige eines MS</u>	<i>Fehler! Textmarke nicht definiert.</i> 15
<u>3.2 WB</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.16
<u>3.2.1 Staatsangehörige eines MS</u>	<i>Fehler! Textmarke nicht definiert.</i> 16
<u>3.2.2 Bemessung der Stunden – 50 oder 60 Minuten</u>	<i>Fehler! Textmarke nicht definiert.</i> 17
<u>4. KFG</u>	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.17

Abkürzungsverzeichnis

Begriff	Abkürzung
Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs	ARBÖ
Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr	BO
Bundesarbeiterkammer	BAK
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	bmvit
Burgenländische/n	Bgld.
Europäische Kommission	EK
Europäische Union	EU
Fahrerqualifizierung	FQ
Fahrerqualifizierungsnachweis	FQN
Führerschein	FS
Führerscheingesetz	FSG
Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996	GelverkG
Gewerbeordnung 1994	GewO
Grundqualifikation	GQ
Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung – Berufskraftfahrer – GWB	GWB
Grundqualifikationsbescheinigung	GQB
Grundqualifikationsprüfung	GQP
Güterbeförderungsgesetz 1995	GütbefG
Kärntner	Ktn.
Kraftfahrgesetz 1967	KFG
Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967	KDV 1967
Landesregierung	LReg
Mitgliedstaat/en	MS
Niederösterreichische/n	Nö.
Oberösterreichische/n	Oö.
Österreich	Ö.
österreichische/s/r	ö.
Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club	ÖAMTC
Österreichischer Gewerkschaftsbund	ÖGB
Richtlinie	RL
Steiermärkische/n	Stmk.
Tiroler	Tir.
Verordnung	VO
Vorarlberger	Vbg.
Weiterbildung	WB
Weiterbildungsbescheinigung	WBB

Begriff

Wiener

Wirtschaftskammer Österreich

zum Beispiel

Abkürzung

Wr.

WKO

zB

1. Ausbildungsstätten

1.1 E-Learning

Mit Erlass BMVIT-167.533/0025-II/ST5/2010 zum Thema Ermächtigung von Ausbildungsstätten gemäß § 13 GWB im Zusammenhang mit E-Learning beziehungsweise Blended Learning wurde den Bundesländern die Rechtsansicht des bmvt zu diesem Thema zur Kenntnis gebracht.

1.2 Festlegung der Kriterien für Ausbilder

Das Amt der Nö. LReg ersucht um Festlegung von zusätzlichen Kriterien für Ausbilder im Rahmen der Erteilung einer Ermächtigung gemäß § 13 GWB zur Vermeidung von Divergenzen zwischen den Bundesländern.

Die „Arbeitsgruppe Berufskraftfahrer“, die aus VertreterInnen der WKO, des ARBÖ, des ÖAMTC, des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, der BAK und des ÖGB zusammengesetzt war, hat bereits im April 2006 ein Curriculum erarbeitet, das unter anderem auch die Qualifikation der Ausbilder im Rahmen der WB behandelte. Die darin festgelegte Qualifikation für Ausbilder war nach Ansicht des bmvt so spezifisch, dass nur Teile davon in die GWB übernommen werden konnten, da ansonsten die Gefahr bestanden hätte, dass durch die Einschränkung auf bestimmte Berufsgruppen (wie Ausbilder zum Berufskraftfahrer und Fahrlehrer) und die Festlegung von weiteren, für diese zu erfüllenden Kriterien, der in Frage kommende Personenkreis für Ausbilder i.S. von § 13 Abs. 3 GWB beträchtlich geschrumpft wäre und dies womöglich zu einem Ausbildermangel geführt hätte.

1.3 Kursgröße

Das Amt der Bgld. LReg fragt an, welche Höchstteilnehmerzahlen für die WB genehmigt werden sollen.

Der RL 2003/59/EG sind keine Anhaltspunkte für eine bestimmte Kursgröße im Zusammenhang mit der Absolvierung von WB-Einheiten zu entnehmen, doch wird die Anzahl der Teilnehmer an einem WB-Modul in der Regel vom Qualifizierungs- und Ausbildungsprogramm für das jeweils zu unterrichtende Sachgebiet, dem Lehrmaterial und den Unterrichtsmitteln für die praktische Ausbildung abhängen. Auch in § 64b KDV 1967, der die Fahrschulausbildung in Fahrschulen regelt, sind keine Höchstteilnehmerzahlen für die theoretische und praktische Ausbildung festgelegt.

1.4 Überprüfung der Ausbildungsstätten durch die Behörde

Das Amt der Bgld. LReg fragt an, ob eine Überprüfung der Ausbildungsstätten durch die Behörde grundsätzlich vorgesehen ist und ob Außenkurse, die direkt in den Geschäftsräumlichkeiten von Firmen (Frächter) abgehalten werden, überprüft werden sollen und wenn ja, nach welchen Kriterien.

Anhang I, Abschnitt 5, Z 5.2.2. der RL 2003/59/EG normiert, dass die zuständige Behörde bevollmächtigte Personen zur Teilnahme an den Aus- und Weiterbildungskursen der anerkannten

Ausbildungsstätten entsenden können muss; sie muss ein Aufsichtsrecht über die zugelassenen Ausbildungsstätten in Bezug auf die eingesetzten Mittel und den ordnungsgemäßen Ablauf der Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen und der Prüfungen ausüben können;

Da die RL ein Aufsichtsrecht durch die zuständige Behörde vorsieht, steht es den zuständigen Abteilungen in den Ämtern der LRegen frei, (sinnvollerweise stichprobenmäßige) Überprüfungen bei ermächtigten Ausbildungsstätten durchzuführen. Das bmvt hat eine ausdrückliche Festlegung des Aufsichtsrechts in § 13 der GWB für die nächste Novellierung vorgemerkt.

Was die Überprüfung von Außenkursen, die direkt in den Geschäftsräumlichkeiten von Firmen (Frächtern) abgehalten werden betrifft, so wird auf den Punkt 1.6 „Unregelmäßige Außenkurse direkt bei Firmen“ verwiesen. Nach Ansicht des bmvt dürfen diese gar nicht erst zugelassen werden, wodurch sich die Frage nach der Überprüfung derselben erübrigt.

1.5 Übungsplatz

Das Amt der Bgld. LReg fragt an, ob für die Ermächtigung als Ausbildungsstätte ein Übungsplatz erforderlich ist oder ob praxisbezogene Tätigkeiten im Rahmen von Sachgebieten wie zB Ladungssicherung auch auf Straßen mit öffentlichem Verkehr geübt werden können.

Die in Anhang I, Abschnitt 5 Z 5.1.3. der RL 2003/59/EG normierten Zulassungskriterien für Ausbildungsstätten für die GQ und die WB legen fest, dass dem Zulassungsantrag Unterlagen, die **Unterrichtsorte**, Lehrmaterial, Unterrichtsmittel und einen Fuhrpark umfassen, beizufügen sind. § 13 Abs. 2 Z 3 GWB normiert, dass dem schriftlichen Antrag auf Zulassung als Ausbildungsstätte für die WB Angaben zu den **Unterrichtsorten**, zum Lehrmaterial, zu den für die praktische Ausbildung bereitgestellten Unterrichtsmitteln und zu den eingesetzten Ausbildungsfahrzeugen beizufügen sind.

Weder in der RL noch in der GWB ist vorgesehen, dass eine Ausbildungsstätte über einen Übungsplatz verfügen muss. Unter Beachtung der verkehrsmäßigen Gegebenheiten können praxisbezogene Tätigkeiten im Rahmen von Sachgebieten wie zB Ladungssicherung sowie die zentralen Ausbildungsschwerpunkte „Verkehrssicherheit“ und „rationellerer Kraftstoffverbrauch“ auch auf Straßen mit öffentlichem Verkehr geübt werden. Weiters muss die antragstellende Ausbildungsstätte gemäß Anhang 1 Abschnitt 5 Z 5.1.1. RL 2003/59/EG dem Zulassungsantrag Unterlagen über ein angemessenes Qualifizierungs- und Ausbildungsprogramm, in dem die unterrichteten Themengebiete präzisiert sowie die geplante Durchführung und die Unterrichtsmethoden angegeben werden, beifügen. In Umsetzung der RL wurde in § 13 Abs. 2 Z 1 GWB normiert, dass dem schriftlichen Antrag auf Zulassung als Ausbildungsstätte für die WB neben anderen Unterlagen auch ein Ausbildungsprogramm beizufügen ist, in dem die zu unterrichtenden Sachgebiete gemäß Anlage 1 sowie die geplante Durchführung und die Unterrichtsmethoden näher darzustellen sind.

1.6 Unregelmäßige Außenkurse direkt bei Firmen

Das Amt der Oö. LReg fragt an, ob Weiterbildungen direkt bei Firmen in Form von unregelmäßigen „Außenkursen“ durchgeführt werden dürfen und ob in diesem Fall eine reine Meldepflicht ohne Bescheiderlassung ausreicht.

Die RL 2003/59/EG schreibt in Anhang I Abschnitt 5 Z 5.1.3 (Zulassung für GQ und WB) vor, dass dem Zulassungsantrag Unterlagen, die Angaben zu den Unterrichtsorten, zum Lehrmaterial, zu den für die praktische Ausbildung bereitgestellten Unterrichtsmitteln und zum eingesetzten Fuhrpark enthalten, beizufügen sind. Daraus geht hervor, dass die WB primär in Form eines Klassenraumtrainings an fixen Unterrichtsorten durchgeführt werden soll.

Gemäß § 13 Abs. 1 GWB ist eine Ermächtigung zu erteilen, wenn die antragstellende Ausbildungsstätte im Hinblick auf die zu vermittelnden Kenntnisse und Fertigkeiten über ausreichendes und qualifiziertes Lehrpersonal, geeignete Schulungsräume und Lehrmittel verfügt.

Somit muss für **jede** Ausbildungsstätte an der die WB durchgeführt werden soll, ein Antrag gestellt werden, der die Voraussetzungen gemäß § 13 GWB erfüllen muss. Erst dann kann die entsprechende Ermächtigung als Ausbildungsstätte erteilt werden. Bei Außenkursen stellt sich das Problem, dass nicht der "Ausbilder", sondern die "Ausbildungsstätte" zuzulassen ist, da laut RL 2003/59/EG ganz bestimmte – neben anderen auch räumliche - Kriterien erfüllt sein müssen. Wenn die antragstellende Ausbildungsstätte über keine ständigen Räumlichkeiten verfügt, ist es nach Meinung des bmvt nicht möglich, eine Zulassung zu erteilen.

2. FQN

2.1 Fahrer von Abschleppdiensten

Das Amt der Oö. und das Amt der Ktn. LReg fragen an, inwieweit **Fahrer von Abschleppdiensten** einen FQN benötigen. Das Amt der Ktn. LReg fragt an, ob **Werkstattmitarbeiter**, die im Rahmen ihrer Tätigkeit zu Reparatur- und Wartungszwecken zeitlich nachrangig Abschleppfahrten durchführen, den Regelungen der GWB bzw. des § 19 GütbefG unterliegen.

Sofern das Fahrzeug eines Abschleppdienstes § 1 Abs. 1 GütbefG unterliegt, besteht für die Durchführung derartiger Abschleppfahrten nach § 2 GütbefG eine Konzessionspflicht. Gemäß § 1 Abs. 4 GütbefG sind Güter körperliche, bewegliche Sachen, auch wenn sie keinen Verkehrswert haben. Abgeschleppte Fahrzeuge sind körperlich und beweglich und haben auch einen Verkehrswert. Somit sind Abschleppdienste ein Beförderungsunternehmen, wenn auch nicht im herkömmlichen Sinn, und die betreffenden Fahrer benötigen wie alle anderen Fahrer von Fahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 GütbefG einen FQN gemäß § 19 GütbefG.

Was die Durchführung von Abschleppfahrten durch Werkstattmitarbeiter im Rahmen ihrer Tätigkeit zu Reparatur- und Wartungszwecken betrifft, so fallen diese nicht unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 3 GütbefG, da die Kraftfahrzeuge nicht zum Zweck der technischen Entwicklung beziehungsweise zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen

werden, sondern von einem Abschleppfahrzeug abgeschleppt werden. Auch Werkstattmitarbeiter, die ein Abschleppfahrzeug lenken, das § 1 Abs. 1 GütbefG entspricht, benötigen einen FQN gemäß § 19 GütbefG.

2.2 Fahrer, die bei einem öffentlich-rechtlichen Dienstgeber beschäftigt sind

Das Amt der Ktn. LReg und das Amt der Stmk. LReg fragen an, inwieweit die GWB auf Fahrer, die bei einem öffentlich-rechtlichen Dienstgeber beschäftigt sind, anzuwenden ist. Das Amt der Oö. LReg möchte wissen, ob Lenker von Fahrzeugen, die zur Müllbeseitigung eingesetzt werden, einen FQN benötigen.

§ 1 Abs. 2 GewO normiert, dass eine Tätigkeit gewerbsmäßig ausgeübt wird, wenn sie selbständig, regelmäßig und in der Absicht betrieben wird, einen Ertrag oder sonstigen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen, gleichgültig für welche Zwecke dieser bestimmt ist. Bei speziellen kommunalen Tätigkeiten, wie Müllabfuhr, Winterdienst, Kanalbetreuung etc., handelt es sich nicht um gewerbsmäßige Beförderungen von Gütern gemäß § 1 Abs. 1 GütbefG, da sie nicht in der Absicht betrieben werden, einen Ertrag oder sonstigen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen. Somit unterliegen diese Tätigkeiten nicht dem GütbefG und die Fahrer benötigen daher keinen FQN.

Jedoch benötigen sonstige C- und D-Lenker, die bei einem öffentlich-rechtlichen Dienstgeber beschäftigt sind und für diesen Beförderungstätigkeiten im Sinne des GütbefG, GelverkG und KfIG durchführen, somit also als Beschäftigte eines Gewerbebetriebs tätig sind, wie jeder andere Berufskraftfahrer einen FQN.

2.3 Güterbeförderungen in der Land- und Forstwirtschaft

Das Amt der Ktn. LReg fragt an, ob Fahrer, die in der Land und -Forstwirtschaft oder Fischzucht eingesetzt werden von den Bestimmungen der GWB und dem GütbefG befreit sind beziehungsweise, ob Fahrer von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen unter diese Regelungen fallen.

§ 1 Abs. 1, zweiter Satz GütbefG normiert, dass dieses nicht für Fuhrwerksdienste gilt, auf die die GewO gemäß ihrem § 2 Abs.1 Z 2 nicht anzuwenden ist. Gemäß § 2 Abs. 1 Z 2 GewO ist diese auf die Nebengewerbe der Land- und Forstwirtschaft gemäß § 2 Abs. 4 GewO nicht anzuwenden. In § 2 Abs. 4 Z 5 GewO sind jene Fuhrwerksdienste, die unter das Nebengewerbe der Land- und Forstwirtschaft fallen, taxativ aufgezählt. **Nur auf die in dieser Bestimmung angeführten Fuhrwerksdienste ist die GewO und in der Folge daher auch das GütbefG nicht anzuwenden.** Daraus folgt, dass Güterbeförderungen im Bereich der Land- und Forstwirtschaft nur dann nicht den Bestimmungen des GütbefG unterliegen, wenn dies **Fuhrwerksdienste mit** hauptsächlich im eigenen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb verwendeten

- o selbstfahrenden Arbeitsmaschinen,
- o Zugmaschinen,
- o Motorkarren und

- o Transportkarren,
 - o die ihrer Leistungsfähigkeit nach den Bedürfnissen des eigenen land- und forstwirtschaftlichen Betriebes entsprechen,
 - o für andere land- und forstwirtschaftliche Betriebe in demselben Verwaltungsbezirk oder
 - o in einer an diesen Verwaltungsbezirk angrenzenden Ortsgemeinde
 - o zur Beförderung
 - o von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen,
 - o von Gütern zur Bewirtschaftung land- und forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke oder
 - o von Gütern, die der Tierhaltung dienen,
- zwischen Wirtschaftshöfen und Betriebsgrundstücken oder zwischen diesen und der nächstgelegenen Abgabe-, Übernahme-, Verarbeitungs- oder Verladestelle sind.

Güterbeförderungen im land- und forstwirtschaftlichen Bereich, die **nicht** unter die in § 2 Abs. 4 Z 5 GewO aufgezählten Fuhrwerksdienste fallen, sind nach Ansicht des bmvt, sofern die Voraussetzungen des § 10 GütbefG vollständig erfüllt sind, **Güterbeförderungen im Rahmen des Werkverkehrs** gemäß § 1 Abs. 1 erster Satz GütbefG. In diesem Fall sind sämtliche Regelungen – mit Ausnahme der Konzessionspflicht gemäß § 4 Z 3 - des GütbefG anzuwenden. Für Güterbeförderungen im Rahmen des Werkverkehrs ist auch die Absolvierung einer GQ beziehungsweise einer WB zwecks Erlangung eines FQN erforderlich.

Fahrer von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen fallen unter die in § 2 Abs. 4 Z 5 GewO aufgezählten Fuhrwerksdienste als Nebengewerbe der Land- und Forstwirtschaft und benötigen somit keinen FQN, da auf diese die GewO gemäß § 2 Abs. 1 Z 2 und das GütbefG gem. § 1 Abs. 1 letzter Satz nicht anzuwenden sind. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine aufgrund ihrer Zweckbestimmung kein Personen- oder Gütertransport möglich ist. Gemäß § 2 Abs. 1 Z 21 KFG ist eine selbstfahrende Arbeitsmaschine ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist.

2.4 Hauptbeschäftigung GütbefG

2.4.1 Grundsätzliches

Das Amt der Oö. LReg ersucht um Klarstellung durch das bmvt, wer überhaupt einen FQN benötigt. Das Amt der Ktn. LReg fragt an, wann die Ausnahmeregelung für Fahrer, deren Hauptbeschäftigung keine Fahrtätigkeit ist und die Material oder Ausrüstung befördern, das sie zur Berufsausübung verwenden, gilt. Das Amt der Ktn. LReg und das Amt der Tir. LReg fragen an, wie bei Verkehrskontrollen nachgewiesen werden kann, dass es sich beim Führen des KFZ nicht um die Hauptbeschäftigung des Fahrers handelt. Das Amt der Tir. LReg befürchtet v.a. Probleme bei Kontrollen ö. Fahrer im Ausland.

§ 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG normiert, dass Lenker von Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet, sofern es sich beim

Lenken des Fahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung des Fahrers handelt, keinen FQN mitzuführen und auf Verlangen den Aufsichtsorganen auszuhändigen haben.

Das bedeutet, dass jene LKW-Lenker, die lediglich aushilfsweise oder um vor Ort ihre Hauptbeschäftigung ausüben zu können Transporte durchführen und ursprünglich für eine andere Funktion eingestellt wurden, unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG fallen und daher keinen FQN benötigen. Es wird also darauf ankommen, ob die Erbringung einer Beförderungsleistung an sich den primären Gegenstand der Tätigkeit des Fahrers darstellt oder ob „Güter“ – wie etwa Ersatzteile bei Handwerksbetrieben oder Servicetechnikern – lediglich im Rahmen der sonstigen Tätigkeit mitgeführt werden.

Diese Bestimmung des GütbefG hat ihren Ursprung in Artikel 2 der RL 2003/59/EG über die GQ und WB der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- und Personenkraftverkehr, die diesbezüglich keine weiterführenden Regelungen enthält; dementsprechend legt auch das GütbefG keine Kriterien fest, die für die Bestimmung der Hauptbeschäftigung eines Lenkers herangezogen werden können. Aus diesem Grund kann das bmvt auch nicht festlegen, wie beziehungsweise mit welchem Dokument im Rahmen von Verkehrskontrollen nachgewiesen werden kann, dass der betreffende LKW-Lenker kein Berufskraftfahrer im Sinne dieser RL ist. Inwieweit eine, vom Lenker mitgeführte, Kopie des Dienst- bzw. Arbeitsvertrages etwaige Verwaltungsstrafverfahren abwenden könnte, kann aus Sicht des bmvt nicht beurteilt werden. Ein Dienst- bzw. Arbeitsvertrag wird unter Umständen – insb. in Verbindung mit den tatsächlichen Gegebenheiten, etwa dem eingesetzten Fahrzeug, der Ladung, etc. – das Vorliegen der Voraussetzungen gem. § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG glaubhaft erscheinen lassen, kann jedoch, weil es sich bei einem privatrechtlichen Vertrag nicht um ein amtliches Dokument handelt, nicht schlechthin zu einem tauglichen Beweismittel erklärt werden.

2.4.2 Fahrer, die firmeneigene Messgeräte transportieren

Das Amt der Stmk. LReg fragt an, ob für den Transport von firmeneigenen Messgeräten ein FQN notwendig ist. Die Firma, ein Forschungsunternehmen, führt Messungen vor Ort durch und transportiert die Geräte sodann wieder an den Firmenstandort zurück. Per Definition würde dieser Transport unter den Werkverkehr fallen und es ist daher ein FQN notwendig. Anders würde sich die Sachlage darstellen, wenn der Fahrer die Messungen selbst durchführt. Dann wäre von einer Ausnahme nach § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG auszugehen.

Der gegenständliche Transport von firmeneigenen Messgeräten zwecks Durchführung von Messungen fällt nach Ansicht des bmvt unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG, wenn die Haupttätigkeit des betreffenden Fahrers nicht das Transportieren des Gerätes, sondern die Durchführung von Messungen ist.

2.4.3 Fahrer von Möbeltransporten

Das Amt der Oö. LReg und das Amt der Ktn. LReg fragen an, ob Möbeltransporte von der GWB bzw. dem GütbefG ausgenommen sind.

Da bei der Auslieferung von Möbeln – auch wenn diese am Zielort montiert werden – die Lieferungstätigkeit im Vordergrund steht, kommt die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG nicht zum Tragen. Fahrer von Möbeltransporten benötigen daher einen FQN.

2.4.4 Fahrer von Autovermietungsunternehmen

Das Amt der Ktn. LReg fragt an, ob Fahrer, die bei einem Autovermietungsunternehmen beschäftigt sind, dem GütbefG bzw. der GWB unterliegen.

Gemäß § 1 Abs. 1 GütbefG gilt dieses für die gewerbsmäßige Beförderung von **Gütern** mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die **Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt**, durch **Beförderungsunternehmen** und für den **Werkverkehr** mit solchen Kraftfahrzeugen. Mit Erlass GZ. BMVIT-167.530/0014-II/ST5/2008 wurde festgehalten, dass bei **Leerfahrten keine Güter** transportiert werden, weshalb solche Fahrten – unabhängig davon, ob es sich um ein Autovermietungsunternehmen oder ein anderes Unternehmen handelt - auch nicht unter den Geltungsbereich des GütbefG fallen. Somit benötigen Fahrer, die bei einem Autovermietungs- oder sonstigen Unternehmen beschäftigt sind und Überstellungsfahrten ohne Ladung durchführen, keinen FQN.

2.4.5 Fahrer, die bei gemeinnützigen Vereinen beschäftigt sind

Das Amt der Ktn. LReg fragt an, ob Fahrer, die bei gemeinnützigen Vereinen beschäftigt sind, dem GütbefG bzw. der GWB unterliegen.

Gemäß § 1 Abs. 1 GütbefG gilt dieses für die **gewerbsmäßige** Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die **Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt**, durch **Beförderungsunternehmen** und für den **Werkverkehr** mit solchen Kraftfahrzeugen. Mit Erlass GZ. BMVIT-167.530/0014-II/ST5/2008 wurde festgehalten, dass bei **Privatfahrten Güter nicht gewerbsmäßig** befördert werden, weshalb solche Fahrten auch nicht unter den Geltungsbereich des GütbefG fallen. Somit benötigen Fahrer, die für gemeinnützige Vereine ehrenamtlich und unentgeltlich Gütertransporte durchführen, keinen FQN. Betreibt der Verein jedoch ein Gewerbe, das dem GütbefG, GelverkG oder KfIG unterliegt, so benötigt der dort beschäftigte Lenker, wie jeder andere Berufskraftfahrer, einen FQN.

2.5 Lenker der ASFINAG

Das Amt der Bgld. LReg fragt an, ob Lenker der ASFINAG einen FQN benötigen. Die Frage wurde mit dem Amt der Nö. LReg, schon vorweg diskutiert; die ASFINAG verfügt über einige Gewerbeberechtigungen; die Straßenverwaltung an sich ist offenkundig aber keine gewerbliche Tätigkeit.

Da es sich bei der Durchführung von Transporten im Rahmen der Straßenverwaltung um keine gewerbliche Tätigkeit handelt, sind solche Güterbeförderungen nicht unter § 1 Abs. 1 GütbefG subsumierbar. Aus diesem Grund benötigt ein Lenker der ASFINAG für solche Fahrten auch keinen FQN.

2.6 Staatsangehörige eines Drittstaates

Das Amt der Ktn. LReg fragt an, ob Staatsangehörige eines Drittstaates, die als selbstfahrende Unternehmer beziehungsweise selbstständige Kraftfahrer in einem Unternehmen mit Sitz in der EU oder dem EWR eingesetzt werden, dem Anwendungsbereich des GütbefG des GelverkG bzw. der GWB unterliegen.

Definition „selbstständiger Kraftfahrer“ gemäß RL 2002/15/EG

*„selbstständige Kraftfahrer“ - Alle Personen, deren berufliche Tätigkeit hauptsächlich darin besteht, mit Gemeinschaftslizenz oder einer anderen berufsspezifischen Beförderungsermächtigung **gewerblich** im Sinne des Gemeinschaftsrechts, **Fahrgäste oder Waren im Straßenverkehr zu befördern**, die befugt sind, **auf eigene Rechnung** zu arbeiten, und die nicht durch einen Arbeitsvertrag oder ein anderes arbeitsrechtliches Abhängigkeitsverhältnis an einen Arbeitgeber gebunden sind, die über den erforderlichen freien Gestaltungsspielraum für die Ausübung der betreffenden Tätigkeit verfügen, deren Einkünfte direkt von den erzielten Gewinnen abhängen und die die Freiheit haben, als Einzelne oder durch eine Zusammenarbeit zwischen selbstständigen Kraftfahrern Geschäftsbeziehungen zu mehreren Kunden zu unterhalten.“*

Selbstständige Kraftfahrer sind selbstfahrende Unternehmer, die gemäß RL 2002/15/EG gewerblich Fahrgäste oder Waren im Straßenverkehr befördern. Sie tun dies auf eigene Rechnung und es besteht kein arbeitsrechtliches Abhängigkeitsverhältnis zu einem Arbeitgeber beziehungsweise zum Auftraggeber. Sobald ein selbstständiger Kraftfahrer aus einem Drittland von einem Unternehmen mit Sitz in der EU eingesetzt wird, ist er kein selbstständiger Kraftfahrer mehr, da er dies nicht auf eigene Rechnung tut und ein arbeitsrechtliches Abhängigkeitsverhältnis zum Unternehmen als Arbeitgeber besteht. Der betreffende Kraftfahrer benötigt – wie jeder andere Berufskraftfahrer – gemäß § 19 GütbefG, § 14a GelverkG beziehungsweise § 44a KfIG einen FQN. Fährt der selbstständige Kraftfahrer aus einem Drittland im Auftrag eines in der EU niedergelassenen Unternehmens, dann ist er als Güter- oder Personenbeförderungsunternehmen einzustufen und kann nur dann Beförderungen in Ö. durchführen, wenn er über eine Berechtigung gemäß § 7 Abs. 1 Z 2-4 GütbefG oder gemäß § 11 Abs. 1 Z 2-5 GelverkG verfügt beziehungsweise eine bilaterale Vereinbarung gemäß § 4 Abs. 1 KfIG mit dem betreffenden Drittland besteht.

2.7 Umsetzungsfristen - § 19 Abs. 2 GütbefG und § 14a Abs. 2 GelverkG

Das Amt der Ktn. LReg fragt an, was Fahrer im grenzüberschreitenden Verkehr beachten müssen.

Am 10.05.2010 hat das bmvit eine Anfrage betreffend die Problematik, wie mit den von den MS unterschiedlich festgesetzten Umsetzungsfristen für den FQN im Rahmen von Verkehrskontrollen umzugehen ist, an die Ständige Vertretung Österreichs in Brüssel zwecks Weiterleitung an die EK übermittelt. Mit Erlass GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 (Stellungnahme der EK zu offenen Fragen im Zusammenhang mit der RL 2003/59/EG) hat das bmvit unter Punkt 4 festgehalten, dass aus seiner Sicht weitere politische Gespräche zu diesem Thema auf EU-Ebene erforderlich sind und bis zur Klärung dieser Problematik die bisherige Rechtsmeinung des bmvit dahingehend

aufrecht bleibt, dass auch Berufskraftfahrer aus anderen Mitgliedstaaten im Rahmen des grenzüberschreitenden Verkehrs den österreichischen Bestimmungen unterliegen.

3. GQ und WB

3.1 GQ

3.1.1 Anrechnung

Das Amt der Vbg. LReg geht mangels Differenzierung im § 11 Abs. 4 GWB – davon aus, dass die Lehrabschlussprüfung die theoretische Prüfung gemäß § 7 Abs. 1 GWB in jedem Fall ersetzt. Dies gilt auch dann, wenn der Schwerpunkt der Ausbildung „Güterbeförderung“ war und der Antragsteller die FQ für die „Personenbeförderung“ anstrebt.

Gemäß § 1 Abs. 1 Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerinnen-Ausbildungsverordnung, BGBl. II Nr. 190/2007, ist der Lehrberuf Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerinnen mit einer Lehrzeit von drei Jahren und den Schwerpunkten Güterbeförderung (Z 1) und Personenbeförderung (Z 2) eingerichtet. Die Ausbildung besteht aus einem allgemeinen Teil, der für alle Lehrlinge, unabhängig vom gewählten Schwerpunkt, zu absolvieren ist und einem schwerpunktspezifischen Teil. Bei einem Großteil der zu vermittelnden Kenntnisse und Fähigkeiten wird auf die RL 2003/59/EG verwiesen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ein fertig ausgebildeter Berufskraftfahrer mit dem Schwerpunkt Güterbeförderung auch den FQN für diesen Berufsschwerpunkt anstreben wird, da er die entsprechende Lenkberechtigung für diese Führerscheinklasse besitzt. Sollte dennoch der Fall eintreten, dass ein Berufskraftfahrer, der sowohl über eine Lenkberechtigung für die Klasse C als auch für die Klasse D verfügt und eine Ausbildung mit dem Schwerpunkt Güterbeförderung absolviert hat, vom Bereich Güterbeförderung in den Bereich Personenbeförderung wechseln will, ist § 11 Abs. 3 GWB anzuwenden. Der Berufskraftfahrer muss dann nur über jene Sachgebiete die GQP ablegen, die den fachspezifischen Teil für den Personenkraftverkehr betreffen.

3.1.2 Ordentlicher Wohnsitz

Die RL 2003/59/EG verweist diesbezüglich auf die VO (EWG) Nr. 3821/85. Gemäß Artikel 14 Abs. 3 lit. a) der VO (EWG) Nr. 3821/85 ist der „gewöhnliche Wohnsitz“ der Ort, an dem eine Person wegen **persönlicher** und **beruflicher** oder **nur persönlicher Bindungen**, die enge Beziehungen zwischen der Person und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d.h. während **mindestens 185 Tagen** im Kalenderjahr wohnt. Ist der Ort der beruflichen Bindungen einer Person an einem anderen Ort als an jenem ihrer persönlichen Bindungen und hält sie sich daher abwechselnd in zwei oder mehr MS auf, ist ihr gewöhnlicher Wohnsitz der Ort ihrer **persönlichen Bindungen**, sofern sie **regelmäßig** dorthin **zurückkehrt**. Gemäß Artikel 14 Abs. 3 lit. b) VO (EWG) Nr. 3821/85 erbringen die Fahrer den Nachweis über ihren gewöhnlichen Wohnsitz anhand aller geeigneten Mittel, insbesondere des Personalausweises oder jedes anderen beweiskräftigen Dokuments.

3.1.3 Staatsangehörige eines Drittlandes – GütbefG

Das Amt der Vbg. LReg fragt an, ob Liechtensteiner (EWR-Bürger) bzw. Schweizer als Drittstaatsangehörige i.S. des § 19c Abs. 2 GütbefG zu sehen sind. In diesem Fall müssten sie – trotz Wohnsitz in Liechtenstein bzw. in der Schweiz – die GQP in Ö. ablegen, wenn sie in Ö arbeiten. In welcher Form kann Ihnen ein FQN überhaupt ausgestellt werden (mangels Wohnsitz gibt es keine Zuständigkeit einer ö. FS-Behörde)?

Das gleiche Problem stellt sich, wenn ein Drittstaatsangehöriger (zB türkischer Staatsbürger) in der Schweiz wohnt und in Ö arbeitet. Auch er müsste laut § 19c Abs. 2 GütbefG die GQP in Ö absolvieren.

Schweiz

Das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße, Amtsblatt L 114/91 vom 30.4.2002, normiert in Artikel 52 Abs. 6 (Entwicklung des Rechts), dass zur Erreichung der Ziele dieses Abkommens die Vertragsparteien gemäß dem in Artikel 49 vorgesehenen Zeitplan alle erforderlichen Maßnahmen treffen, damit in ihren gegenseitigen Beziehungen gleichwertige Rechte und Pflichten gelten wie diejenigen, die in den in Anhang 1 aufgeführten Rechtsakten der Gemeinschaft enthalten sind. Mit Beschluss Nr. 1/2009 des Gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 16.6.2009 wurde Anhang 1 des Abkommens dahingehend geändert, dass unter die „Einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts“ auch die RL 2003/59/EG eingefügt wurde. Das hat zur Folge, dass in der Schweiz entsprechende nationale Bestimmungen erlassen werden mussten und Schweizer Staatsangehörige und Unternehmen im Zusammenhang mit den Bestimmungen der RL 2003/59/EG wie Staatsangehörige und Unternehmen eines Mitgliedstaates zu behandeln sind, diesen somit gleichgestellt sind. Die Schweiz hat die RL 2003/59/EG in nationales Recht umgesetzt. Somit wird ein Schweizer Staatsangehöriger, der in der Schweiz wohnt und bei einem österreichischen Unternehmen arbeitet die Prüfung zur Erlangung der GQ in der Schweiz ablegen, da Artikel 9 Subabs. 1 RL 2003/59/EG normiert, dass Kraftfahrer, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaates sind, die GQ in dem MS erhalten, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben. Nach Absolvierung der GQ wird ihm ein Schweizer Fähigkeitsausweis ausgestellt.

Durch das oben zitierte Abkommen ist der Schweizer Fähigkeitsausweis dem Fahrerqualifizierungsnachweis gleichgestellt. Gemäß Art 10 Abs. 1 letzter Subabs. RL 2003/59/EG werden die von den MS ausgestellten FQN – also auch der Schweizer Fähigkeitsausweis - gegenseitig anerkannt. Der Schweizer Fähigkeitsausweis gilt gemäß § 19 Abs. 4 Z 2 GütbefG als FQN und ist daher von österreichischen Behörden – bis zum Ablauf seiner Gültigkeit – anzuerkennen.

Was den in der Schweiz wohnhaften türkischen Staatsbürger betrifft, der bei einem österreichischen Unternehmen beschäftigt ist, so muss dieser gemäß Artikel 9 Subabs. 2 der RL 2003/59/EG beziehungsweise gemäß § 19c Abs. 2 GütbefG als Staatsangehöriger eines Drittlandes, die GQP in Ö. ablegen. Gemäß § 23 Abs. 3 FSG ist dem Besitzer einer in einem **Nicht-EWR-Staat** erteilten Lenkberechtigung (Türkei beziehungsweise Schweiz) ab Vollendung

des 18. Lebensjahres auf Antrag eine Lenkberechtigung im gleichen Berechtigungsumfang zu erteilen, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind. Werden die erforderlichen Bedingungen erfüllt, kommt es zu einer FS-Umschreibung und er erhält einen österreichischen FS. Sofern der betreffende Lenker nur innerstaatlich fährt, kann der FQN von österreichischen Behörden in den österreichischen FS eingetragen werden. Fährt ein Lenker aus einem Drittland grenzüberschreitend, wird gemäß § 14 Abs. 2 GWB (C-Lenker) die Eintragung des Gemeinschaftscodes „95“ auf der Fahrerbescheinigung vorgenommen beziehungsweise gemäß § 14 Abs. 3 GWB (D-Lenker) ein FQN nach dem Muster der Anlage 4 zur GWB ausgestellt.

Liechtenstein

Ein Liechtensteiner Staatsangehöriger, der in Liechtenstein wohnt und bei einem österreichischen Unternehmen beschäftigt ist, muss – wie der türkische Staatsbürger als Angehöriger eines Drittlandes - gemäß Artikel 9 Subabs. 2 der RL 2003/59/EG beziehungsweise gemäß § 19c Abs. 2 GütbefG die GQP in Ö. ablegen. § 1 Abs. 4 FSG (FSG) normiert, dass eine von einer zuständigen Behörde eines **EWR-Staates** ausgestellte Lenkberechtigung einer Lenkberechtigung gemäß Abs. 3 (eine von der Behörde erteilten gültigen Lenkberechtigung für die Klasse oder Unterklasse, in die das Kraftfahrzeug fällt) gleichgestellt ist. Das Lenken von Kraftfahrzeugen mit einer solchen Lenkberechtigung ist jedoch nur zulässig, wenn der Lenker das in § 6 Abs. 1 genannte Mindestalter (vollendetes 18. Lebensjahr für C-Lenker; vollendetes 21. Lebensjahr für D-Lenker) erreicht hat. Dies bedeutet, dass bei Lenkern mit einer Lenkberechtigung aus einem EWR-Staat keine FS-Umschreibung erfolgt. Handelt es sich um einen D-Lenker, so kann ihm, auch wenn er ausschließlich innerstaatlich fährt, ein FQN nach dem Muster der Anlage 4 zur GWB ausgestellt werden. Anders verhält es sich mit der Fahrerbescheinigung für C-Lenker. Diese ist nur für grenzüberschreitende Güterbeförderungsfahrten auszustellen, wodurch die Problematik entsteht, wie beziehungsweise mit welchem Dokument ein C-Lenker, der Drittlandangehöriger ist, seine FQ nachweisen kann, wenn er ausschließlich innerstaatlich fährt. Das bmvit hat eine ähnliche Frage im Zusammenhang mit C-Lenkern aus Drittländern im grenzüberschreitenden Werkverkehr, die laut Anhang II Abs. 4 der VO 881/92/EWG von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen und sonstigen Genehmigungspflichten – und somit auch von der Fahrerbescheinigung - befreit sind, an die EK gerichtet. In beiden Fällen besteht die Problematik, dass nach geltendem EU-Recht eine Fahrerbescheinigung und somit ein FQN – in einem Fall aufgrund fehlender Grenzüberschreitung, im anderen Fall aufgrund der Liberalisierung des Werkverkehrs - gar nicht ausgestellt werden darf. Mit Erlass GZ. BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 (Stellungnahme der EK zu offenen Fragen im Zusammenhang mit der RL 2003/59/EG) hat das bmvit unter Punkt 2 festgehalten, dass, da für einen C-Lenker aus einem Drittland im Rahmen des grenzüberschreitenden Werkverkehrs keine Fahrerbescheinigung ausgestellt wird, er aber einen Fahrerqualifizierungsnachweis benötigt, der Gemeinschaftscode, jedenfalls in Österreich, in den Führerschein einzutragen ist; der betreffende Fahrer muss sich also um einen österreichischen Führerschein bemühen. In Mitgliedstaaten, die den Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß Anhang II der RL 2003/59/EG umgesetzt haben, weist dieser die Fahrerqualifizierung eines C-Lenkers aus einem Drittland nach. Diese Vorgangsweise ist auch auf C-Lenker, die Drittlandangehörige sind und ausschließlich innerstaatlich fahren, anzuwenden.

3.1.4 Staatsangehörige eines MS

Das Amt der Wr. LReg und das Amt der Oö. LReg fragen an, wie ausländische (aus MS der EU) GQB behandelt werden sollen, beziehungsweise, ob der FQN in den österreichischen FS einzutragen ist. Beispiel: Rumäne absolviert seine GQ in Rumänien.

Gemäß Artikel 9 Abs. 1 RL 2003/59/EG erhalten Kraftfahrer im Sinne von Artikel 1 Buchstabe a) (Staatsangehörige eines Mitgliedstaats) die **GQ** nach Artikel 5 **in dem MS**, in dem sie ihren **ordentlichen Wohnsitz** gemäß Artikel 14 der VO (EWG) Nr. 3821/85 (1) haben (siehe Punkt 3.1.2 „Ordentlicher Wohnsitz“). § 19c Abs. 1 GütbefG beziehungsweise § 14d Abs. 1 GelverkG normieren, dass Lenker, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Union sind, die Prüfung zur Erlangung der **GQ in Ö.** abzulegen haben, wenn sie ihren **Hauptwohnsitz in Ö.** haben. Im Sinne der RL 2003/59/EG sind die beiden Schritte, **Erlangung der GQ**, die mit der Ausstellung des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der GQ endet, und **Ausstellung des FQN** an den ordentlichen Wohnsitz gebunden und somit nicht voneinander zu trennen.

Gemäß § 20 Abs. 6 FSG (Lenkberechtigung für die Klasse C und die Unterklasse C1) beziehungsweise § 21 Abs. 4 FSG (Lenkberechtigung für die Klasse D) endet die Gültigkeit einer in einem anderen EWR-Staat erteilten Lenkberechtigung für die Klasse C, Unterklasse C1 oder Klasse D im Fall einer Verlegung des Wohnsitzes (§ 5 Abs. 1 Z 1) nach Ö. zu dem im Ausstellungsstaat vorgesehenen Zeitpunkt, die Klasse C und die Klasse D jedoch spätestens fünf Jahre, die Unterklasse C1 spätestens zehn Jahre nach Verlegung des Wohnsitzes nach Ö. Das bedeutet für das vorliegende Beispiel, dass ein rumänischer Berufskraftfahrer erst nach Verlegung seines Wohnsitzes nach Ö. – spätestens nach fünf Jahren - einen österreichischen FS erlangen muss.

Nach § 19c Abs. 1 GütbefG beziehungsweise § 14d Abs. 1 GelverkG muss der rumänische Staatsangehörige, dessen ordentlicher Wohnsitz in Ö. gelegen ist, die GQP in Ö. ablegen und vorzeitig, auch wenn die Fünfjahresfrist gemäß § 20 Abs. 6 FSG (Klasse C und C1) beziehungsweise § 21 Abs. 4 FSG (Klasse D) noch nicht verstrichen ist, einen österreichischen FS beantragen. Die österreichischen Behörden tragen dann den FQN (Code „95“) aufgrund der vorgelegten Bescheinigung über die GQ in diesen ein.

Nur wenn der rumänische Berufskraftfahrer gemäß Artikel 14 Abs. 3 lit. b VO (EWG) Nr. 3821/85 den Nachweis anhand aller geeigneten Mittel, insbesondere des Personalausweises oder jedes anderen beweiskräftigen Dokuments erbringen kann, dass sein gewöhnlicher Wohnsitz in Rumänien liegt, darf beziehungsweise muss er gemäß Artikel 9 Subabs. 1 RL 2003/59/EG die GQ in Rumänien absolvieren. In diesem Fall ist aber auch davon auszugehen, dass er über einen rumänischen FS verfügt und die rumänischen Behörden den FQN in seinen rumänischen FS eintragen oder ihm einen eigenen FQN ausstellen.

Gemäß Artikel 10 Abs. 1 RL 2003/59/EG vermerken die zuständigen Behörden der MS ausgehend von dem **Befähigungsnachweis nach Artikel 6 (GQ)** und dem Befähigungsnachweis nach Artikel 8 (WB) den gemäß Artikel 10 Abs. 2 der RL festgelegten harmonisierten Gemeinschaftscode „95 - Kraftfahrer, der Inhaber eines Befähigungsnachweises ist und die Befähigungspflicht gemäß Artikel 3 bis zum ... erfüllt“ entweder auf dem FS (ö. Variante) oder auf dem „FQN“, der nach dem

in Anhang II wiedergegebenen Modell erstellt wird. § 14 Abs. 1 GWB normiert, dass die FS-Behörde zur entsprechenden FS-Klasse als FQN im FS den Zahlencode „95“ einzutragen hat, wenn eine **Bescheinigung gemäß § 8 Abs. 2 (GQ)** vorgelegt wird oder Bescheinigungen gemäß § 12 Abs. 3 (WB) vorgelegt werden, mit denen Ausbildungseinheiten über eine WB von insgesamt 35 Stunden innerhalb der letzten 5 Jahre nachgewiesen werden. Gemäß Artikel 10 Abs. 1 letzter Subabs. RL 2003/59/EG werden die, in den MS ausgestellten FQNe gegenseitig anerkannt.

3.2 WB

3.2.1 Staatsangehörige eines MS

Das Amt der Wr. LReg und das Amt der Oö. LReg fragen an, wie ausländische (aus MS der EU) WBB behandelt werden sollen, beziehungsweise, ob der FQN in den österreichischen FS einzutragen ist. Beispiel: Rumäne absolviert seine WB in Rumänien.

Sofern der rumänische Berufskraftfahrer seinen ordentlichen Wohnsitz in Rumänien hat und bei einem österreichischen Unternehmen beschäftigt ist, hat er hinsichtlich des Ausbildungsortes für die WB gemäß Artikel 9 Subabs. 3 RL 2003/59/EG beziehungsweise § 19c Abs. 3 GütbefG und § 14d Abs. 3 GelverkG die Wahl, die WB in Ö. oder Rumänien zu absolvieren. Was den Nachweis des ordentlichen Wohnsitzes in Rumänien sowie die Ausstellung des FQN betrifft, wurde diese Frage unter dem Punkt 3.1.4 „GQ/Staatsangehörige eines MS“ behandelt.

3.2.2 Bemessung der Stunden – 50 oder 60 Minuten

Das Amt der Vbg. LReg fragt an, ob die 35 Stunden i.S. des § 12 GWB als volle Stunden (60 Minuten) zu verstehen sind.

Da in Anhang 1 Abschnitt 4 der RL 2003/59/EG kein Hinweis zu finden ist, dass es sich um eine 50-minütige Unterrichtsstunde handelt (wobei anzumerken ist, dass nur in Ö. eine 50-minütige Dauer von Schulstunden festgelegt wurde) ist davon auszugehen, dass der Begriff „Stunde“ im eigentlichen Sinn des Wortes gebraucht wurde und somit 60 Minuten umfasst.

4. KFG

Das Amt der Ktn. LReg fragt an, ob die Ausnahmeregelung von den Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten für Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht und zur Fahrprüfung zwecks Erlangung der Fahrerlaubnis oder eines beruflichen Befähigungsnachweises dienen, gilt.

Die EU-VO 561/2006 sieht in Artikel 13 die Möglichkeit für die MS vor, bestimmte Fahrzeuge auszunehmen. In Artikel 13 Abs. 1 lit. g sind Fahrzeuge genannt, die zum Fahrschulunterricht und zur Fahrprüfung zwecks Erlangung des FS oder eines beruflichen Befähigungsnachweises dienen, sofern diese Fahrzeuge nicht für die gewerbliche Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden.

Diese Ausnahme wurde in Ö. in den Fahrschulbestimmungen in § 114 Abs. 4a KFG umgesetzt. Dort wird ausdrücklich zwar nur von Schulfahrten und Prüfungsfahrten sowie von Fahrten zur Verbringung des Fahrzeuges an den Ort des Beginnes dieser Fahrten und wieder zurück

gesprächen. Jedoch kann die Bestimmung nach Ansicht des bmvt auch auf jene Fahrzeuge angewendet werden, mit denen Fahrten im Rahmen von WB-Veranstaltungen durchgeführt werden, sofern im Rahmen dieser Fahrten keine gewerbliche Personen- und Güterbeförderung erfolgt.

Die EU-VO 561/2006 gilt gemäß Artikel 4 lit. a nur für zur Personen- oder Güterbeförderung verwendete leere oder beladene Fahrzeuge.

In der Anlage wird eine Übersicht über alle geltenden Erlässe der Abteilung II/ST5 – Rechtsbereich Straßenverkehr übermittelt.

Für die Bundesministerin:

Mag. Christian Kainzmeier

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Manon Kianpour

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 1706

E-Mail: manon.kianpour@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

Anlage

GZ	Genehmigungs- datum	Thema/en
BMVIT-167.530/0014-II/ST5/2008	2008/06/03	<p>Auslegungsfragen zum GelverkG und GütbefG</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Weitere Betriebstätten gem. § 6a GütbefG bzw. § 10 Abs. 7 GelverkG ○ Zuständigkeit für die Erteilung der Nachsicht nach § 26 Gewerbeordnung im Zusammenhang mit Gewerben nach dem GütbefG und GelverkG ○ Ausstellung von beglaubigten Auszügen aus dem Gewerberegister für den Werkverkehr ○ Leerfahrten und Privatfahrten im Güterkraftverkehr
BMVIT-167.533/0011-II/ST5/2008	2009/02/04	FQN für Lenker aus Drittländern
BMVIT-167.530/0014-II/ST5/2009	2009/08/03	Eintragung des Gemeinschaftscodes "95" in die Fahrerbescheinigung
BMVIT-167.530/0020-II/ST5/2009	2009/09/10	FQN im Werkverkehr
BMVIT-167.533/0050-II/ST5/2009	2009/09/14	<p>GWB - Länderbesprechung am 15.9.2009 - Beantwortung des Fragenkatalogs</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Befristung der Fahrerqualifizierung ○ Problem des „freiwilligen“ Antritts zur C95 Prüfung ○ Antritt zur GQP ohne entsprechende Lenkberechtigung ○ Ausstellung des Nachweises über die absolvierte WB ○ FQN für C-Lenker im Rahmen des Werkverkehrs ○ FQN - Datum für die Eintragung des Gemeinschaftscodes bei Vorlage der Bescheinigung über die GQP ○ Aufteilung eines Weiterbildungsmoduls auf zwei Tage

		<ul style="list-style-type: none"> ○ FQN für Fahrer aus anderen MS, die spätere Umsetzungsfristen festgelegt haben. ○ Teilermächtigungen von Ausbildungsstätten für einzelne Module ○ Absolvierung von Weiterbildungen im Ausland ○ Umgang österreichischer Behörden mit Weiterbildungsnachweisen, die von ausländischen Ausbildungsstätten ausgestellt wurden
BMVIT-167.533/0053-II/ST5/2009	2009/10/07	Antritt zur GQP ohne entsprechende Lenkberechtigung
BMVIT-167.530/0007-II/ST5/2010	2010/04/27	VO (EG) Nr. 1072/2009; neue Kabotageregelung für den Straßengüterverkehr ab 14. Mai 2010
BMVIT-167.540/0012-II/ST5/2010	2010/05/10	Anerkennung von Nachsichtsbescheiden gemäß § 28 GewO - § 17 GewO
BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010	20.04.2011	Stellungnahme der EK zu offenen Fragen im Zusammenhang mit der RL 2003/59/EG <ul style="list-style-type: none"> ○ Eintragung des Fahrerqualifizierungsnachweises auf der Fahrerbescheinigung gemäß Artikel 10 Abs. 3 (a) RL 2003/59/EG ○ Nachweis der Fahrerqualifikation durch LKW-Lenker aus Drittstaaten im grenzüberschreitenden Werkverkehr ○ Zeitraum für die Absolvierung der Weiterbildung ○ Umsetzungsfristen - § 19 Abs. 2 GütbefG (10.9.2014) und § 14a Abs. 2 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 (GelverkG, 10.9.2013) – Fahrerqualifizierungsnachweis

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2011-05-02T14:16:31+02:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	dXJ9udjQKMqJ8UjPx4LC9ExH/jrE0E5vaZiMNg5iTgJFHRrbK7ByZTCHwo5zU324k U1vuogD9pvJe9Tr3bsRHpJTockNaU4oqAzCnb7UB0u3Nwv95JpmM499Mz5IW3hn+c GbU/hvmxAjFsaH5BPxlcV+koVYZ3vFvHCQAVD5kek=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	



BMVIT - IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: st5@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at



GZ. BMVIT-167.530/0002-IV/ST5/2013 DVR:0000175

Amt der Oö. Landesregierung - Abteilung Verkehr
Herrn Friedrich Pötscher
Bahnhofsplatz 1
4021 Linz

Wien, am 10.01.2013

Auslegung der Handwerkerregelung gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) nimmt zur Anfrage des Amtes des Oberösterreichischen Landesregierung vom 03.01.2013 betreffend einen Vorschlag für die Beurteilung der Anwendbarkeit der sogenannten „Handwerkerregelung“ gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) beziehungsweise zum Ersuchen um Übermittlung einer österreichweit gültigen Handlungsrichtlinie in diesem Zusammenhang wie folgt Stellung:

§ 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG normiert, dass Lenker von Kraftfahrzeugen zur **Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet**, sofern es sich beim Lenken des Fahrzeugs **nicht um die Hauptbeschäftigung** des Fahrers handelt, keinen Fahrerqualifizierungsnachweis mitzuführen und auf Verlangen den Aufsichtsorganen auszuhändigen haben.

Wie vom Amt der Oö. Landesregierung festgehalten, ist der Begriff "**Material**" nicht so streng – wie z.B. im Gabler Wirtschaftslexikon – auszulegen und umfasst daher auch selbst bearbeitete Güter wie z.B. ein von einem Tischler aus Holz gefertigtes Möbelstück.

Was die Beurteilung der **Hauptbeschäftigung** des Fahrers betrifft beziehungsweise, ob die Liefertätigkeit im Vordergrund steht oder nicht, lässt sich nur anhand eines konkreten Falles beurteilen und kann von den Aufsichtsorganen, wie vom Amt der Oö. Landesregierung angemerkt, nur schwer kontrolliert werden, zumal es mangels rechtlicher Grundlage (in der Richtlinie 2003/59/EG) kein Beweismittel (das Mitführen einer Kopie des Dienst- bzw. Arbeitsvertrages könnte bei der Ermittlung der dienst- bzw. arbeitsvertraglichen Hauptleistung hilfreich sein) für das Vorliegen der Voraussetzungen des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG gibt.


Der vom Amt der Oö. Landesregierung vorgeschlagenen Auslegung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG kann das bmvit nur insoweit zustimmen, als Handwerksbetriebe, die selbst bearbeitete Güter beim

Kunden anliefern und dann dort aufbauen, wie z.B. ein Tischler, in der Regel unter die Ausnahmeregelung fallen. Weiters fallen aber nach Ansicht des bmvit auch Lenker einer Steinmetz-Firma¹, einer Zimmerei² beziehungsweise einer Gerüstbau-Firma³ unter die Handwerkerregelung, da deren Hauptbeschäftigung die Gestaltung von Gräbern¹, die Fertigung, Errichtung und Reparatur von Bauwerksteilen² beziehungsweise der Auf- und Abbau von Gerüsten³ ist und die Lenker das betreffende Material lediglich zum Kunden transportieren, um ihrer jeweiligen Hauptbeschäftigung nachgehen zu können. Die beförderten Güter werden in der Regel im eigenen Betrieb hergestellt beziehungsweise bearbeitet, es kann sich aber auch um angekaufte Güter, wie z.B. Fliesen, Fenster oder Grabsteine handeln, die vom Lenker beim Kunden montiert beziehungsweise be- und verarbeitet werden.

Das bmvit ersucht um Verständnis, dass eine österreichweit gültige Handlungsrichtlinie nicht übermittelt werden kann, da, wie auch auf der Website des deutschen Bundesamts für Güterverkehr zu Punkt 2 (Haupttätigkeit des Fahrers) festgehalten, eine Gesamtschau aller Umstände des Einzelfalls erforderlich ist.

Für die Bundesministerin:
Mag. Christian Kainzmeier

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Manon Kianpour
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 1706
E-Mail: manon.kianpour@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2013-01-10T13:53:32+01:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	BE/Tm2WynnyPn0JayMdfZeDKQy98XIwc6aU8FQU5Y0F6vJHeAnbF0I9a/8/MM6D3RmBQQb2aKumdlpRAZp8UUbFQG0FkN4H2F1oUO/d3AYkDKcpOTgYzyQMADzi63XG5hJ1d8W1RsPKgtTkEG3t2eVwwr+WnPYt3Jrv1QpsR8GY=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	



BMVIT - IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: st5@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)



GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2013 DVR:0000175

Amt der Oö. Landesregierung - Abteilung Verkehr
Herrn Friedrich Pötscher
Bahnhofplatz 1
4021 Linz

Wien, am 15.04.2013/15.04.2013

Fahrerqualifizierungsnachweis/Abschleppfahrten/KFZ-Techniker - Fahrerbescheinigung

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) nimmt zur Anfrage des Amtes der Oö. Landesregierung GZ Verk-370.000/281-2013-P vom 19.02.2013 betreffend die Fragen,

- ob Kraftfahrzeugtechniker (KFZ-Techniker) bei der Durchführung von Abschleppfahrten, wenn diese abgeschleppten Fahrzeuge gemäß § 1 Abs. 1 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) in der Folge von eben diesen KFZ-Technikern repariert werden, einen Fahrerqualifizierungsnachweis (FQN) gemäß § 19 GütbefG benötigen,
- ob das bmvit der Eintragung des Gemeinschaftscodes „95“ auf der Fahrerbescheinigung (FB) mittels Stempel zustimmen kann und,
- ob dem bmvit Fälle bekannt sind, bei denen Lenkern mit einem Aufenthaltstitel „Daueraufenthalt-EG“, die Staatsangehörige eines Drittlandes sind, im Zuge einer grenzüberschreitenden Güterbeförderung Probleme mangels FB hatten

wie folgt Stellung:

FQN für KFZ-Techniker, die Abschleppfahrten durchführen

Mit Erlass GZ BMVIT-167.533/0040-II/ST5/2010 hat das bmvit festgehalten, dass, was die Durchführung von Abschleppfahrten durch Werkstattmitarbeiter im Rahmen ihrer Tätigkeit zu Reparatur- und Wartungszwecken betrifft, diese nicht unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 3 GütbefG fallen, da die Kraftfahrzeuge nicht zum Zweck der technischen Entwicklung beziehungsweise zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sondern von einem Abschleppfahrzeug abgeschleppt werden. Auch Werkstattmitarbeiter, die ein Abschleppfahrzeug lenken, das § 1 Abs. 1 GütbefG entspricht, benötigen somit einen FQN gemäß § 19 GütbefG.

Den Ausführungen der WKO, Bundesinnung für Kraftfahrzeugtechniker, vom 7.2.2013, die auf das Schreiben des bmvit GZ BMVIT-167.530/0002-IV/ST5/2013 vom 10.01.2013 zur Auslegung der sog. „Handwerkerregelung“ gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG Bezug nehmen, kann nicht gefolgt werden, da **zwei Kriterien** für die Anwendbarkeit der Handwerkerregelung zwingend vorliegen müssen: Einerseits darf die **Hauptbeschäftigung** des Fahrers nicht das Lenken von Lastkraftwagen sein und andererseits muss es sich bei der transportierten Ladung um **Material oder Ausrüstung, das der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet** handeln. Auch wenn ein KFZ-Techniker kein Berufskraftfahrer ist, weil das Lenken von Lastkraftwagen nicht seine Hauptbeschäftigung ist, handelt es sich bei reparaturbedürftigen Fahrzeugen weder um Material noch um Ausrüstung, das der KFZ-Techniker zur Ausübung seines Berufs verwendet. Im oben zitierten Schreiben an das Amt der Oö. Landesregierung wurde u.a. festgehalten, dass der Begriff „Material“ (Anm: neben dem Herstellungsmaterial wie z.B. Holz) auch selbst bearbeitete Güter wie z.B ein von einem Tischler aus Holz gefertigtes Möbelstück umfasst; ein beschädigtes Fahrzeug, das zu Reparaturzwecken abgeschleppt werden muss, kann nach Ansicht des bmvit aber schon grundsätzlich nicht unter den Begriff „Material“ (und auch nicht unter den Begriff „Ausrüstung“) subsumiert werden.

Das bmvit hält somit die im Schreiben GZ BMVIT-167.530/0002-IV/ST5/2013 vom 10.01.2013 dargelegte Rechtsmeinung aufrecht.

Eintragung des Gemeinschaftscode auf der FB mittels Stempel


Aus Sicht des bmvit gibt es keine Einwände bezüglich der vom Amt der Oö. Landesregierung vorgeschlagenen und verwaltungsökonomisch sinnvollen Vorgangsweise, den Gemeinschaftscode „95“ mittels Stempel auf der FB einzutragen.

Staatsangehörige eines Drittlandes mit einem Aufenthaltstitel – grenzüberschreitende Güterbeförderung ohne FB

Das bmvit begrüßt die Auflage eines Informationsblattes zur Reduktion beziehungsweise Vermeidung von Anträgen auf Ausstellung einer FB für Lenker aus Drittländern mit einem Aufenthaltstitel „Daueraufenthalt-EG“, die keine FB benötigen und teilt mit, dass dem bmvit bislang keine Fälle bekannt sind, bei denen Berufskraftfahrern aus Drittländern im Zuge einer grenzüberschreitenden Güterbeförderung Probleme mangels mitgeführter FB entstanden sind.

Für die Bundesministerin:
Mag. Christian Kainzmeier

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Manon Kianpour
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 1706
E-Mail: manon.kianpour@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2013-04-15T08:48:32+02:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	hs6xZek9hDt/1bxI/QRihx9cRW9dqs8tH7/xXi4le4xegrZhVs6LkLcmpv9LAwx9G3xb6c9iaTjcCaH2dD9sdudu4OxGq1mtEBelk5JKcmIzCXL811HvDNU5cD3SYQ8kwY5hG7J2AHtUULIgfWIDguqi4tzmw3UgDJKj3PVwk=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	



BMVIT - IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: st5@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)



GZ. BMVIT-167.530/0021-IV/ST5/2013 DVR:0000175

MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich AG
Leitung ProfiDrive
z.Hdn. Herrn Gottfried Fürnschliel
Brunner Straße 44
A - 1230 Wien

Wien, am 14.05.2013

Weiterbildung - Fahrerqualifizierungsnachweis - KFZ-Techniker und KFZ-Verkäufer

Sehr geehrter Herr Fürnschliel!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) nimmt zu Ihrer Anfrage vom 08.05.2013 betreffend die Frage, ob KFZ-Techniker beziehungsweise KFZ-Verkäufer für Probefahrten, Überstellungsfahrten, Abschleppdienste und Testfahrten, die zum Teil auch mit beladenen Kraftfahrzeugen über 3,5 t durchgeführt werden, eine Weiterbildung zwecks Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises gemäß § 19 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) benötigen wie folgt Stellung:

Gemäß § 1 Abs. 1 erster Satz GütbefG gilt dieses Bundesgesetz für

1. die gewerbsmäßige **Beförderung von Gütern** mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt, durch Beförderungsunternehmen,
2. den Werkverkehr mit solchen Kraftfahrzeugen sowie
3. die Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit solchen Kraftfahrzeugen.

§ 19 Abs. 2 GütbefG normiert, dass in Abs. 1 Z 1 (Staatsangehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Union) und 2 (Staatsangehörige eines Drittlandes, die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden) genannte Lenker, denen **vor dem 10. September 2009** eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erstmals erteilt wurde, **ab dem 10. September 2014** einen von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweis mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen haben.

Vorab ist festzuhalten, dass sich das GütbefG in § 19 an Lenker von Kraftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 richtet, was bedeutet, dass es nicht relevant ist, welchen Beruf der betreffende Lenker (KFZ-Techniker oder KFZ-Verkäufer) hat, sondern, ob Güter mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt, befördert werden. Weiters sind vom Geltungsbereich des GütbefG (mit Ausnahme von Leerfahrten im Zuge einer gewerbsmäßigen Güterbeförderung) grundsätzlich Transporte von Gütern (gewerbsmäßig oder im Rahmen von Werkverkehr), aber keine Leerfahrten umfasst.

Probefahrten, Überstellungsfahrten und Testfahrten

Sofern bei Probefahrten, Überstellungsfahrten und Testfahrten keine Güter transportiert werden, fallen sie nicht unter den Geltungsbereich des GütbefG, was zur Folge hat, dass die betreffenden Lenker auch keine Weiterbildung zwecks Erlangung eines Fahrerqualifizierungsnachweises absolvieren müssen. Sind die Kraftfahrzeuge bei der Durchführung dieser Fahrten jedoch beladen, ist das GütbefG sehr wohl anzuwenden und die betreffenden Lenker benötigen einen Fahrerqualifizierungsnachweis, da in diesem Fall auch die Ausnahmeregelung gemäß § 19 Abs. 3 Z 3 GütbefG, wonach Lenker von Kraftfahrzeugen, die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Lenker von Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen sind, von den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 ausgenommen sind, nicht greifen kann, da diese Bestimmung nur für Leerfahrten gilt.

Abschleppdienste

Sofern das Fahrzeug eines Abschleppdienstes – unabhängig davon, ob der Abschleppdienst von einem Abschleppunternehmen oder einer KFZ-Werkstatt durchgeführt wird – § 1 Abs. 1 GütbefG unterliegt, besteht für die Durchführung derartiger Abschleppfahrten nach § 2 GütbefG eine Konzessionspflicht. Gemäß § 1 Abs. 4 GütbefG sind Güter körperliche, bewegliche Sachen, auch wenn sie keinen Verkehrswert haben. Abgeschleppte Fahrzeuge sind körperlich und beweglich und haben auch einen Verkehrswert. Somit sind Abschleppdienste ein Beförderungsunternehmen, wenn auch nicht im herkömmlichen Sinn, und die betreffenden Fahrer benötigen wie alle anderen Fahrer von Fahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 GütbefG einen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG.


In der Anlage wird ein PDF-Dokument des GütbefG und der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung – Berufskraftfahrer (GWB) übermittelt.

Anlage:

GütbefG aktuelle Fassung - BGBl. I Nr. 32-2013
GWB Endfassung

Für die Bundesministerin:
Mag. Christian Kainzmeier

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Manon Kianpour
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 1706
E-Mail: manon.kianpour@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2013-05-14T08:35:59+02:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	n8Wir8d31lz00SPQbH6xGjhPMFurBck5iXP6WddPNzOndpUkbD9ii/uob4+pj8rZLrbI9iMpVeMLoinZ0s3zVW0cP6lZiRiOzXOcJHEV+ZkiET217YLZmPIGoJoUG/i65vcLDd4pHMczRGsYxnvMwWYC5BRso4FibFnKCylZ5X8=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	



BMVIT - IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: st5@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at



(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2014 DVR:0000175

An alle
Landeshauptleute

Wien, am 19. März 2014

**Fahrerqualifizierungsnachweis im Rahmen der Land- und Forstwirtschaft
Güterbeförderungen mittels Zugmaschinen**

Zusatz für das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung: zu GZ Verk-370000/315-2014-P/Pr

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) nimmt zur Anfrage des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung GZ Verk-370000/315-2014-P/Pr vom 31.1.2014 betreffend die Frage, ob Land- und Forstwirte, die Güterbeförderungen mit Zugmaschinen über 3,5 t hzG durchführen, für welche eine Lenkberechtigung der Klasse C erforderlich ist (Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h), einen Fahrerqualifizierungsnachweis benötigen wie folgt Stellung:

§ 1 Abs. 1 Z 1 und 2 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) normiert, dass dieses für die **gewerbsmäßige Beförderung von Gütern** mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt, durch Beförderungsunternehmen (Z 1) und den **Werkverkehr** mit solchen Kraftfahrzeugen (Z 2) gilt.

Gemäß § 19 Abs. 1 GütbefG haben **Lenker von Kraftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1**, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Union (Z 1) oder Staatsangehörige eines Drittlandes sind und die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden (Z 2), und denen **nach dem 9. September 2009** eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erstmals erteilt wurde, einen von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates ausgestellten **Fahrerqualifizierungsnachweis** mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen.

§ 19 Abs. 2 GütbefG normiert, dass in Abs. 1 Z 1 und 2 genannte Lenker, denen **vor dem 10. September 2009** eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erstmals erteilt wurde, **ab dem 10. September 2014** einen von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates ausgestellten **Fahrerqualifizierungsnachweis** mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen haben.

Durch Novellierung des GütbefG beziehungsweise Verankerung der Bestimmungen über den Fahrerqualifizierungsnachweis im GütbefG wurde die Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr neben Erlassung der Grundqualifikations- Weiterbildungsverordnung – Berufskraftfahrer (GWB) für den Güterkraftverkehr in österreichisches Recht umgesetzt.

Gemäß Artikel 1 der Richtlinie 2003/59/EG gilt diese für das Führen von Fahrzeugen

- a) durch Staatsangehörige eines Mitgliedstaats,
- b) durch Staatsangehörige eines Drittlands, die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden,

nachstehend „Kraftfahrer“ genannt, die auf öffentlichen Verkehrswegen innerhalb der Gemeinschaft Beförderungen durchführen mit

- Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse C1, C1+E, C oder C+E **im Sinne der Richtlinie 91/439/EWG** oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist,
- Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse D1, D1+E, D oder D+E im Sinne der Richtlinie 91/439/EWG oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist.

Die Richtlinie **91/439/EWG** wurde mittlerweile durch die 3. Führerscheinrichtlinie **2006/126/EG** ersetzt. Der Umfang der einzelnen Führerscheinklassen ist nunmehr in Artikel 4 dieser Richtlinie geregelt.

Gemäß Artikel 4 Z 4 erster Gedankenstrich Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein gelten als „**Kraftwagen**“ Kraftfahrzeuge, die üblicherweise auf der Straße zur Beförderung von Personen oder Gütern oder zum Ziehen von Fahrzeugen, die für die Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden, dienen. Dieser Begriff schließt Oberleitungsomnibusse — d.h. nicht schienengebundene, mit einer elektrischen Leitung verbundene Fahrzeuge — ein. **Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen fallen nicht darunter;**

Artikel 4 Z 4 zweiter Gedankenstrich Richtlinie 2006/126/EG normiert, dass als „**land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen**“ alle Kraftfahrzeuge auf Rädern oder Ketten mit wenigstens zwei Achsen, deren Aufgabe im Wesentlichen in der Zugleistung besteht und die besonders zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zur Betätigung bestimmter, in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben verwendeter Geräte, Maschinen oder Anhänger eingerichtet sind und deren Einsatz zur Personen oder Güterbeförderung oder zum Ziehen von Fahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr nur einen Nebenzweck erfüllt gelten.

Lenker von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen, für welche eine Lenkberechtigung der Klasse C erforderlich ist (Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h), benötigen somit nach Ansicht des bmvt bei der Durchführung von Güterbeförderungen mit diesen Zugmaschinen **keinen Fahrerqualifizierungsnachweis**, da die Richtlinie 2003/59/EG gemäß ihrem Artikel 1 für den Güterkraftverkehr auf Beförderungen mit Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse C1, C1+E, C oder C+E im Sinne der Richtlinie 91/439/EWG anzuwenden ist und Artikel 4 Z 4 der Richtlinie

2006/126/EG (3. Führerscheinrichtlinie) land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen explizit ausnimmt.

In der Anlage wird die Anfrage des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung (Verk-370000/315-2014-P/Pr vom 31.1.2014) übermittelt.

Ergeht nachrichtlich an:

Wirtschaftskammer Österreich, Abteilung für Rechtspolitik, Frau Sylvia Salzmann, Sylvia.Salzmann@wko.at

Arbeiterkammer Wien, Abteilung UV, Herrn Mag. Richard Ruziczka, Richard.RUZICZKA@akwien.at

Landwirtschaftskammer Österreich, Herrn Dr. Christoph Michelic, c.michelic@lk-oe.at

Anlage:

Verk-370000/315-2014-P/Pr vom 31.1.2014

Für den Bundesminister:


Mag. Christian Kainzmeier

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Manon Kianpour

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 1706

E-Mail: manon.kianpour@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-09-22T11:15:46+02:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	SwWL0lLeHOqJX4KKQEvoa8rV0COMpQxEP/cKv9vBI2V+Fm49GFikyqmg+MSMCP+Sj o+XHvGiHPtnzXAvsZcdwEvqRsjGUrOr+mViKtWEIS05Mr0HFgBs+k0+5yi6oDt5BO /0LwdgM578dv8pK5qy0G6ifwUvjUrQWcCJeVirIns=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	



BMVIT - IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: st5@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)



GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2014 DVR:0000175

Wirtschaftskammer Österreich
Abteilung für Bildungspolitik
Z. Hdn. Herrn Dr. Peter Zeitler
Wiedner Hauptstrasse 63
A-1045 Wien

Wien, am 12.05.2014

Beantwortung eines Fragenkatalogs betreffend die Grundqualifikation und Weiterbildung

Sehr geehrter Herr Dr. Zeitler!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) nimmt zu den verschiedenen, in der Sitzung am 14.3.2014 aufgeworfenen, Fragen zum Thema Anwendung der Bestimmungen über die Grundqualifikation und Weiterbildung nunmehr auch in schriftlicher Form wie folgt Stellung:

Gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 und 2 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) gilt dieses für

1. die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt, durch Beförderungsunternehmen und
2. den Werkverkehr mit solchen Kraftfahrzeugen.

§ 19 Abs. 1 GütbefG normiert, dass Lenker von Kraftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1,

1. die Staatsangehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder
2. Staatsangehörige eines Drittlandes sind und die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden,

und denen nach dem 9. September 2009 eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erstmals erteilt wurde, einen von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweis mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen haben.

Gemäß § 19 Abs. 2 GütbefG haben in Abs. 1 Z 1 und 2 genannte Lenker, denen vor dem 10. September 2009 eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erstmals erteilt wurde, ab dem 10. September 2014 einen von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweis mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen.

§ 19 Abs. 3 Z 3 und 7 GütbefG normiert, dass Lenker von Kraftfahrzeugen, die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen sind (Z 3) und Lenker von Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet, sofern es sich beim Lenken des Fahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung des Fahrers handelt (Z 7) von den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 ausgenommen sind.

Gemäß § 10 Abs. 1 liegt Werkverkehr vor, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Die beförderten Güter müssen Eigentum des Unternehmens oder von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder ausgebessert werden oder worden sein.
2. Die Beförderung muss der Heranschaffung der Güter zum Unternehmen, ihrer Fortschaffung vom Unternehmen, ihrer Überführung innerhalb oder - zum Eigengebrauch - außerhalb des Unternehmens dienen.
3. Die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen von Personal geführt werden, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm im Rahmen einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde.
4. Die die Güter befördernden Kraftfahrzeuge müssen dem Unternehmen gehören, von ihm auf Abzahlung gekauft worden sein oder gemietet sein. Dies gilt nicht bei Einsatz eines Ersatzfahrzeuges für die Dauer eines kurzfristigen Ausfalls des sonst verwendeten Kraftfahrzeugs.
5. Die Beförderung darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellen.

§ 10 Abs. 2 GütbefG normiert, dass zum Unternehmen im Sinne des Abs. 1 auch alle Zweigniederlassungen, weiteren Betriebsstätten u. dgl. sowie auch die nur vorübergehend betriebenen Arbeitsstellen (insbesondere Baustellen) gehören.

Gemäß § 10 Abs. 3 GütbefG gilt als Werkverkehr ferner unter der Voraussetzung des Abs. 1 Z 3 das Abschleppen der im Unternehmen verwendeten Fahrzeuge sowie die Beförderung von Gütern in besonders eingerichteten Vorführungswagen zum ausschließlichen Zweck der Werbung oder Belehrung.

Abschleppfahrten durch KFZ-Techniker

Bei der Auslegung der sog. „Handwerkerregelung“ gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG sind **zwei Kriterien**, die zwingend vorliegen müssen, maßgeblich:

Einerseits darf die **Hauptbeschäftigung** des Fahrers nicht das Lenken von Lastkraftwagen sein und andererseits muss es sich bei der transportierten Ladung um **Material oder Ausrüstung, das der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet**, handeln.

Hauptbeschäftigung

Auch wenn ein KFZ-Techniker kein Berufskraftfahrer ist, weil das Lenken von Lastkraftwagen nicht seine Hauptbeschäftigung ist, kann die von der Bundesinnung für Kraftfahrzeugtechniker und dem zuständigen Bundesgremium vorgeschlagene Abgrenzung zwischen **Abschleppfahrt** (hauptberufliche Tätigkeit des Lenkers ist die Fahrzeuginstandsetzung) und **Pannenfahrt** (der Lenker ist hauptberuflich als Berufskraftfahrer tätig) mittels Fahrerkarte gemäß § 102a KFG, die die definitive Fahrzeit des Lenkers aufzeichnet, welche von den Aufsichtsorganen an Hand von entsprechenden Lesegeräten ermittelt werden kann, aus Sicht des bmvit kein taugliches Mittel sein, um die Hauptbeschäftigung eines Lenkers zu bestimmen. Dies vor allem deshalb, weil nicht immer ausschließlich die reine Fahrzeit für die Beurteilung der Hauptbeschäftigung ausschlaggebend ist. Es könnte nämlich unter Umständen auch vorkommen, dass die Fahrzeiten eines „handwerklichen“ C-Lenkers innerhalb eines bestimmten Zeitraums ein hohes Ausmaß erreichen, weil ein Auftrag an einem weit entfernten Ort angenommen wurde (zB Wien ⇒ Vorarlberg, wenn die Leistung nur durch einen bestimmten spezialisierten Handwerksbetrieb erbracht werden kann) und dieser Lenker trotzdem unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG fällt.

Darüber hinaus ist eine Fahrerkarte kein taugliches Mittel, das Vorliegen des zweiten Kriteriums („Material oder Ausrüstung, das der Fahrer zur Ausübung seines Berufes verwendet“) nachzuweisen.

Material oder Ausrüstung

Nach Ansicht des bmvit handelt es sich bei reparaturbedürftigen Fahrzeugen weder um Material noch um Ausrüstung, das der KFZ-Techniker zur Ausübung seines Berufs verwendet. Der Begriff „Material“ (Anm: neben dem Herstellungsmaterial wie z.B. Holz) umfasst auch selbst bearbeitete Güter wie z.B ein von einem Tischler aus Holz gefertigtes Möbelstück; ein beschädigtes Fahrzeug, das zu Reparaturzwecken abgeschleppt werden muss, kann nach Ansicht des bmvit aber schon grundsätzlich nicht unter den Begriff „Material“ (und auch nicht unter den Begriff „Ausrüstung“) subsumiert werden.

Auch die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 3 GütbefG kommt nach Ansicht des bmvit im gegenständlichen Fall nicht zum Tragen, da die defekten Kraftfahrzeuge keinen Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sondern zu Reparaturzwecken lediglich in die betreffende Werkstatt transportiert werden.

Somit benötigen KFZ-Techniker, die ein Abschleppfahrzeug lenken, das § 1 Abs. 1 Z 1 GütbefG entspricht und in der Folge von ihnen repariert wird, einen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG.

Gelegentliche Transporte im Bereich Veranstaltungstechnik

Angestellte im Bereich Veranstaltungstechnik wie Lagerarbeiter, Büromitarbeiter und Techniker sowie freiberufliche oder selbständige Veranstaltungstechniker, die lediglich aushilfsweise Transporte von Ton-, Licht-, Bühnen-, und Videoequipment durchführen, das am Veranstaltungsort auf-

und abgebaut beziehungsweise eingesetzt wird, benötigen keinen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG. Dies deshalb, weil einerseits das Lenken von Lastkraftwagen nicht die Hauptbeschäftigung der oben genannten Angestellten ist und es sich andererseits beim transportierten Ton-, Licht-, Bühnen-, und Videoequipment um die Ausrüstung handelt, die von diesen Angestellten zur Ausübung ihres Berufes, nämlich der Bereitstellung, des Auf- und Abbaus und der Bedienung des gegenständlichen Equipments, verwendet wird.

Transport von Baggern und Maschinen

Lenker, die mit einem LKW einen Bagger oder sonstige Maschinen zur Baustelle befördern, um diese dann ebendort zu bedienen, benötigen keinen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG, da im vorliegenden Fall die Hauptbeschäftigung des Lenkers im Fahren von Baggern beziehungsweise sonstigen Maschinen besteht und der Bagger beziehungsweise die sonstige Maschine unter den Begriff „Ausrüstung“ subsumiert werden kann, die der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet.

Anrechnung der allgemeinen Sachgebiete der Grundqualifikationsprüfung für den Personenkraftverkehr für die Weiterbildung für den Güterkraftverkehr

Eine Anrechnung von Sachgebieten ist gemäß § 11 Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung – Berufskraftfahrer (GWB) nur im Rahmen der Grundqualifikationsprüfung möglich. Im Bereich der Weiterbildung ist grundsätzlich weder in der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (Richtlinie 2003/59/EG) noch in der GWB, die zu deren Umsetzung in innerstaatliches Recht erlassen wurde, eine Anrechnung vorgesehen. Damit wird Erwägungsgrund 9 der Richtlinie 2003/59/EG Rechnung getragen, der besagt, dass, um die Qualifikation von Berufskraftfahrern, die ihren Beruf bereits ausüben, auf dem neuesten Stand zu halten, für diese Fahrer eine **regelmäßige Auffrischung** der für die Ausübung des Berufs **wesentlichen Kenntnisse** vorgeschrieben werden sollte.

Lenker mit einer Lenkberechtigung der Klasse C1 oder C, die Fahrzeuge lenken, die mit anderen Lenkberechtigungen gelenkt werden dürfen

Fahrzeugkombinationen bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt und die mit einer Lenkberechtigung für die Klasse BE gelenkt werden dürfen

Für die Beurteilung, ob ein Lenker für einen Transport im Rahmen des Güterkraftverkehrs einen Fahrerqualifizierungsnachweis benötigt oder nicht, ist entscheidend, mit welcher Lenkberechtigung das gegenständliche Kraftfahrzeug gelenkt werden darf. Ist, wie im dargestellten Fall, für das Lenken einer Fahrzeugkombination nur eine Lenkberechtigung für die Klasse BE erforderlich, benötigt der betreffende Berufskraftfahrer bei Transporten, die mit dieser Fahrzeugkombination durchge-

führt werden, keinen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG, auch, wenn er zusätzlich eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C besitzt.

Traktoren, die mit Lenkberechtigung für die Klasse F gelenkt werden dürfen

Siehe Beantwortung zu Fahrzeugkombinationen bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt und die mit einer Lenkberechtigung für die Klasse BE gelenkt werden dürfen.

Marktfahrer

Gemäß § 154 Abs. 5 Gewerbeordnung 1994 sind Marktfahrer Handelsgewerbetreibende, die ihr Gewerbe durch das Beziehen von Märkten ausüben, oder die bei Festen, sportlichen Veranstaltungen oder sonstigen Anlässen, die mit größeren Ansammlungen von Menschen verbunden sind, den Kleinverkauf von Lebensmitteln und Nahrungsergänzungsmitteln und sonstigen Waren, die zu diesen Gelegenheiten üblicherweise angeboten werden, ausüben.

Sofern ein Marktfahrer Lebensmittel und Nahrungsergänzungsmittel und sonstige Waren mit einem Kraftfahrzeug, das § 1 Abs. 1 Z 1 GütbefG entspricht und für das eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erforderlich ist, zu Märkten, Festen, sportlichen Veranstaltungen oder sonstigen Anlässen, die mit größeren Ansammlungen von Menschen verbunden sind, transportiert, handelt es sich um eine Güterbeförderung im Sinne des GütbefG. Liegen alle Voraussetzungen des § 10 Abs. 1 leg.cit. (Definition Werkverkehr siehe Seite 2) vor, erfolgen solche Transporte im Rahmen des Werkverkehrs gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 leg.cit., wobei der betreffende Marktfahrer von der Konzessionspflicht, wie in § 4 Abs. 3 leg.cit. normiert, ausgenommen ist, jedoch einen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG benötigt. Ergänzend wird angemerkt, dass gemäß § 10 Abs. 3 leg.cit. auch die Beförderung von Gütern in besonders eingerichteten Vorführungswagen zum ausschließlichen Zweck der Werbung oder Belehrung unter den Begriff „Werkverkehr“ zu subsumieren ist.

Mitarbeiter von Gartenbaubetrieben

Um beurteilen zu können, ob Mitarbeiter von Gartenbaubetrieben für Transporte mit einem Kraftfahrzeug, das § 1 Abs. 1 Z 1 GütbefG entspricht und für das eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erforderlich ist, einen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG benötigen, ist eine Gesamtschau aller Umstände im Einzelfall notwendig.

Beispielsweise fällt nach Ansicht des bmvit der Transport von Gerätschaften, Pflanzgefäßen und Pflanzen zu den Gärten beziehungsweise zu Veranstaltungsorten, die dann vom betreffenden Lenker für die Ausübung seines Berufs benötigt werden, unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG, da in diesem Fall die beförderten Pflanzgefäße und Pflanzen das Material und die Gerätschaften die Ausrüstung sind, die der Lenker (Gärtner oder Dekorateur) zur Ausübung seines Berufs – hier Gartengestaltung beziehungsweise Raumdekoration – verwendet. Für diese Transporttätigkeiten wird kein Fahrerqualifizierungsnachweis benötigt.

Im Gegensatz dazu fällt die Entsorgung von Schnittmaterial per LKW, das durch das Schneiden, Entfernen und Pflegen von Bäumen entsteht, nach Ansicht des bmvit nicht unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG, da das beförderte und zu entsorgende Schnittmaterial nicht unter den Begriff „Material, das der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet“ subsumiert werden kann, auch, wenn die Hauptbeschäftigung des Fahrers nicht im Lenken eines Fahrzeuges besteht.

Tiertransporte

Gemäß § 1 Abs. 1 Tiertransportgesetz 2007 sind das Ziel dieses Bundesgesetzes der **Schutz von Tieren beim Transport durch Kraftfahrzeug und Anhänger** (in der Folge: Straßentransportmittel), Luftfahrzeug, Schienenfahrzeug oder Schiff in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit sowie die Festlegung der dabei einzuhaltenden Mindestanforderungen **zur Verhinderung der Verschleppung von Tierseuchen**.

Im Gegensatz dazu wurde in Erwägungsgrund 10 der Richtlinie 2003/59/EG festgehalten, dass die Mindestanforderungen für die Grundqualifikation und die Weiterbildung die beim Fahren und beim Halten zu beachtenden **Sicherheitsregeln** betreffen. Die Entwicklung eines defensiven Fahrstils, d.h. das Voraussehen von Gefahren und die Rücksichtnahme auf die übrigen Verkehrsteilnehmer, der mit einem **rationelleren Kraftstoffverbrauch** einhergeht, wird sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf das Straßentransportgewerbe selbst positiv auswirken.

Auch, wenn der Viehhändler gemäß § 12 Tiertransportgesetz 2007 für die Durchführung von Tiertransporten einen Lehrgang gemäß Art. 17 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 absolvieren muss, so zielt dieser im Sinne des Tiertransportgesetzes 2007 auf den Schutz von Tieren beim Transport und auf die Verhinderung der Verschleppung von Tierseuchen ab, während die Richtlinie 2003/59/EG vorrangig die Straßenverkehrssicherheit und den rationelleren Kraftstoffverbrauch fokussiert.

Somit benötigen Viehhändler, die Tiertransporte mit einem Kraftfahrzeug durchführen, das § 1 Abs. 1 Z 1 GütbefG entspricht und für das eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erforderlich ist, einen Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 19 GütbefG.

Für die Bundesministerin:


Mag. Christian Kainzmeier

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Manon Kianpour

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 1706

E-Mail: manon.kianpour@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2014-05-30T13:12:31+02:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	nzxKhCY6hMn5ciKLCdnMO6HffYEsH1fe4vZ2ILYedRTVZ4EH0V6pi6U4g6Ql3C1cZEp7ERo6AGJRpsYVQUwCl7S398yIHxXm+SdPYGsoTW99WctH+EUN6hyJ1Ip47HQjCdW6z7t2QQBvjyVq5pJG1YIthvTRdzsVm5J+DK3CU=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	



BMVIT - IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: st5@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at



(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-167.532/0004-IV/ST5/2014 DVR:0000175

An
alle Landeshauptleute

Wien, am 15.10.2014

**Fahrerqualifizierungsnachweis im Rahmen der Land- und Forstwirtschaft
Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen, die keine Zugmaschinen im Sinne der Richtlinie
2006/126/EG sind**

Zusatz für das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: zu GZ WST1-A-392/053-2014

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) bedauert die verzögerte Erledigung in obiger Angelegenheit und nimmt zur Anfrage des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung GZ WST1-A-392/053-2014 vom 29.1.2014 betreffend die Frage, ob die Verpflichtung zum Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß §§ 19ff Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) für Land- und Forstwirte, die ihre eigenen Produkte mit Fahrzeugen über 3,5 t hzG transportieren besteht, beziehungsweise, ob der Werkverkehr im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 2 GütbefG ausschließlich der gewerbliche Werkverkehr im Sinne des § 32 Abs. 1 Z 13 GewO 1994 sein kann, was bedeuten würde, dass die Verpflichtung zum Fahrerqualifizierungsnachweis aufgrund des GütbefG nur Gewerbetreibende, und keine Land- und Forstwirte, treffen kann wie folgt Stellung:

Mit Erlass GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2014 vom 19. März 2014, erfolgte bereits eine Klärstellung hinsichtlich des Fahrerqualifizierungsnachweises für Lenker von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen.

Transporte von eigenen Erzeugnissen durch den Landwirt mit Kraftfahrzeugen sind, sofern die Voraussetzungen des § 10 GütbefG vollständig erfüllt sind, nach Ansicht des bmvit **Güterbeförderungen im Rahmen des Werkverkehrs** gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 GütbefG. Lenker, die Güterbeförderungen im Rahmen des Werkverkehrs – mit Ausnahme von Transporten mit land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen gemäß Erlass GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2014 – durchführen, haben, abhängig vom Zeitpunkt der erstmaligen Erteilung der Lenkberechtigung für die Klasse C, seit 10.9.2009 gemäß § 19 Abs. 1 GütbefG beziehungsweise seit 10.9.2014 gemäß § 19 Abs. 2 GütbefG einen Fahrerqualifizierungsnachweis mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen.

Anwendungsbereich des Werkverkehrs gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 i.V.m. §§ 10 und 11 GütbefG

Mit BGBl. Nr. 63 vom 30.4.1952 (Stammfassung) wurde das Güterbeförderungsgesetz erlassen, das in § 1 normierte, dass die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs durch Beförderungsunternehmungen und für den **Werkverkehr** mit solchen Kraftfahrzeugen gelten. Hinsichtlich des Anwendungsbereichs der gewerblichen Bestimmungen war in § 2 normiert, dass soweit dieses Bundesgesetz nicht besondere Bestimmungen traf, für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen die Bestimmungen der Gewerbeordnung gelten. In Abschnitt III waren die Bestimmungen über den Werkverkehr normiert, wobei in § 8 die Definition des Werkverkehrs und in § 9 die Meldepflicht für den Werkverkehr normiert war.

Dem Stenographischen Protokoll der 85. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich, VI. Gesetzgebungsperiode vom 27.3.1952 ist zu entnehmen, dass die Regierungsvorlage zur Erlassung des Güterbeförderungsgesetzes die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs durch Beförderungsunternehmungen und den **Werkverkehr** behandelte, wobei die Erfassung und Definition des Werkverkehrs neu war. Der Werkverkehr sollte in der Weise erfasst werden, dass eine sogenannte Werkverkehrskarte ausgestellt wurde, die bei jeder Güterbeförderung mitzuführen war, wobei eine entsprechende Gebühr für die Beförderung zu entrichten war. Es war ausdrücklich vorgesehen, dass diese Gebühr für **sämtliche Kraftfahrzeuge**, auch für solche der öffentlichen Hand, galt.

Mit BGBl. Nr 50 vom 25.1.1974 wurde die Gewerbeordnung 1973 dahingehend geändert, dass § 32 eingefügt wurde, der in Abs. 3 normierte, dass alle Gewerbetreibenden im Rahmen ihrer Gewerbeberechtigung zur Ausübung des nicht der Konzessionspflicht unterliegenden Werkverkehrs mit Gütern berechtigt sind. In der Regierungsvorlage vom 4.7.1972 wurde zu § 32 Abs. 3 erläutert, dass die Bestimmung über den zulässigen Werkverkehr lediglich der Klarstellung diene.

Aufgrund des Wortlauts der Stammfassung des Güterbeförderungsgesetzes war es die ausdrückliche Intention des Bundesgesetzgebers, den Geltungsbereich des Güterbeförderungsgesetzes – neben der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs durch Beförderungsunternehmungen – auf den Werkverkehr auszudehnen, was auch im oben erwähnten Stenographischen Protokoll zum Ausdruck kommt. Wenn auch bereits in der Stammfassung des Güterbeförderungsgesetzes in § 2 eine subsidiäre Geltung der Gewerbeordnung normiert war, so fand sich in dieser zum damaligen Zeitpunkt noch keine Erfassung des Werkverkehrs als Selbstbedienungsrecht beziehungsweise sonstiges Recht von Gewerbetreibenden. Gegenständlichem Stenographischen Protokoll ist weiters zu entnehmen, dass es dem Willen des Bundesgesetzgebers entsprach, dass die Bestimmungen über den Werkverkehr für sämtliche Kraftfahrzeuge und damit für sämtliche Güterbeförderungen, die nicht im Rahmen der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs durch Beförderungsunternehmungen durchgeführt werden, gelten sollen.

Der Rechtsmeinung der Abteilung Gewerberecht des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung dahingehend, dass die Anwendbarkeit des Güterbeförderungsgesetzes immer nur für Gewerbebetriebe, die der Gewerbeordnung 1994 unterliegen, gegeben ist, kann daher nicht gefolgt werden. Eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches des Güterbeförderungsgesetzes auf den Werkverkehr im Rahmen der Land- und Forstwirtschaft war vom Bundesgesetzgeber offensichtlich gewollt, da auch Kraftfahrzeuge der öffentlichen Hand, die i.d.R. keine gewerbsmäßige Güterbeförderung im klassischen Sinn durchführt und auch kein Gewerbe betreibt, von der Werkverkehrsregelung umfasst waren. Auch wenn sich das Güterbeförderungsgesetz (wie auch das Gelegenheitsverkehrsgesetz) als Sondergewerberecht primär auf gewerbsmäßige Güterbeförderungen im engeren Sinn (durch Beförderungsunternehmungen) bezieht, so wollte der Bundesgesetzgeber die Anwendung der Bestimmungen über den Werkverkehr auf sämtliche Güterbeförderungen ausdehnen. Der Begriff des Werkverkehrs erstreckt sich somit nach Ansicht des bmvit nicht nur auf den Werkverkehr von Gewerbetreibenden, denen dies als Nebenrecht im Sinne des § 32 Abs. 1 Z 13 GewO 1994 zusteht, sondern auf sämtliche Transporttätigkeiten, somit auch auf Transporte der eigenen land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse etc. im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes, da der Werkverkehr bereits in der Stammfassung des Güterbeförderungsgesetzes 1952 normiert war, aber erst 1974 – somit 22 Jahre später – als Nebenrecht von Gewerbetreibenden in die Gewerbeordnung implementiert wurde; darauf lässt auch die Erläuterung in der Regierungsvorlage vom 4.7.1972 zu § 32 Abs. 3 schließen, da hier festgehalten wurde, dass die Bestimmung über den zulässigen Werkverkehr lediglich der Klarstellung diene.

Was die in § 1 Abs. 5 GütbefG verankerte Subsidiarität der GewO 1994 betrifft, so kommt diese nur zum Tragen, wenn das GütbefG nicht besondere Bestimmungen trifft, was jedoch hinsichtlich des Werkverkehrs in den §§ 10 und 11 der Fall ist, weshalb die Bestimmungen über den Werkverkehr im GütbefG nicht nur den gewerblichen Werkverkehr im Sinne des § 32 Abs. 1 Z. 13 GewO 1994, sondern auch die gegenständlichen Transporte im Rahmen der Land- und Forstwirtschaft umfassen.

In der Anlage wird die Anfrage des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung sowie eine Linkliste zu BGBl. Nr. 63 vom 30.4.1952, dem Stenographischen Protokoll der 85. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich, VI. Gesetzgebungsperiode vom 27.3.1952, BGBl. Nr 50 vom 25.1.1974 und der Regierungsvorlage vom 4.7.1972 zu BGBl. 50/1974 übermittelt.

Anlage:

Anfrage_des_Amtes_der_NÖ_Landesregierung_-_WST1-A-392_053-2014_vom_29.1.2014
Linkliste zu GZ BMVIT-167.532-0004-IV-ST5-2014

Ergeht nachrichtlich an:


*Wirtschaftskammer Österreich, Abteilung für Rechtspolitik, Frau Sylvia Salzmann,
Sylvia.Salzmann@wko.at*

*Arbeiterkammer Wien, Abteilung UV, Herrn Mag. Richard Ruziczka,
Richard.RUZICZKA@akwien.at*

Landwirtschaftskammer Österreich, Herrn Mag. Patrick Majcen, p.majcen@lk-oe.at

Für den Bundesminister:
Mag. Christian Kainzmeier

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Manon Kianpour
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 1706
E-Mail: manon.kianpour@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-10-15T11:24:49+02:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	IImCGLSKiiU63W36u6GPKCOPkTAULVNNJzwO7YdoasEEjzaurcMWwa/0U6iCTkFO RIKUd6elVQwriueVCa9gAMDrN/8F94kQsw6I7RZuQpqqoa06M2K78I3OhTrXv0vrq dEmSpWf2f6OC4K4oWs3PTjwhgAZdKO9C0SG68PCw8=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	



BMVIT - IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: st5@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)



GZ. BMVIT-167.530/0055-IV/ST5/2014 DVR:0000175

Wirtschaftskammer Österreich
Abteilung für Bildungspolitik
Z. Hdn. Herrn Dr. Peter Zeitler
Wiedner Hauptstrasse 63
A-1045 Wien

Wien, am 21.10.2014

Fahrerqualifizierungsnachweis für Abschleppfahrten durch KFZ-Techniker

Sehr geehrter Herr Dr. Zeitler!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) nimmt zur, in der Sitzung am 25.8.2014 wiederholt aufgeworfenen, Frage, ob Lenker von KFZ-Betrieben, die Abschleppfahrten durchführen einen Fahrerqualifizierungsnachweis benötigen beziehungsweise, ob die persönliche Fahrerkarte des Lenkers in Verbindung mit einem schriftlichen Arbeitsauftrag und – allenfalls – einem Auszug aus dem Gewerberegister taugliche Mittel sind, um dem kontrollierenden Polizisten die Beurteilung der Frage, ob die Voraussetzungen für die Anwendung der sog. „Handwerkerregelung“ gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) gegeben sind, zu ermöglichen wie folgt Stellung:

Mit GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2014 vom 12.05.2014 wurde mitgeteilt, dass - auch wenn das Lenken von Lastkraftwagen nicht die **Hauptbeschäftigung** eines KFZ-Techniker ist - die von der Wirtschaftskammer Österreich vorgeschlagene Abgrenzung zwischen Abschleppfahrt (hauptberufliche Tätigkeit des Lenkers ist die Fahrzeuginstandsetzung) und Pannenfahrt (der Lenker ist hauptberuflich als Berufskraftfahrer tätig) mittels **Fahrerkarte** gemäß § 102a KFG aus Sicht des bmvit kein taugliches Mittel sein kann, um die Hauptbeschäftigung eines Lenkers zu bestimmen. Dies vor allem deshalb, weil nicht immer ausschließlich die reine Fahrzeit für die Beurteilung der Hauptbeschäftigung ausschlaggebend ist. Es könnte nämlich unter Umständen auch vorkommen, dass die Fahrzeiten eines „handwerklichen“ C-Lenkers innerhalb eines bestimmten Zeitraums ein hohes Ausmaß erreichen, weil ein Auftrag an einem weit entfernten Ort angenommen wurde (zB Wien - Vorarlberg, wenn die Leistung nur durch einen bestimmten spezialisierten Handwerksbetrieb erbracht werden kann) und dieser Lenker trotzdem unter die Ausnahmeregelung des § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG fällt. Darüber hinaus ist eine Fahrerkarte keinesfalls ein taugliches Mittel, das Vorliegen des zweiten Kriteriums („Material oder Ausrüstung, das der Fahrer zur Ausübung seines Berufes verwendet“) nachzuweisen.

Nach Ansicht des bmvit handelt es sich bei **reparaturbedürftigen Fahrzeugen** weder um **Material** noch um **Ausrüstung**, das der KFZ-Techniker zur Ausübung seines Berufs verwendet. Ein beschädigtes Fahrzeug, das zu Reparaturzwecken abgeschleppt werden muss, kann nach Ansicht des bmvit schon grundsätzlich nicht unter den Begriff „Material“ (und auch nicht unter den Begriff „Ausrüstung“) subsumiert werden.

Was den Vorschlag der WKO betrifft, die persönliche Fahrerkarte des Lenkers in Verbindung mit einem schriftlichen Arbeitsauftrag und – allenfalls – einem Auszug aus dem Gewerberegister im Zuge von Verkehrskontrollen als Nachweis für die Anwendbarkeit der Handwerkerregelung heranzuziehen, ist dieser nach Ansicht des bmvit nicht umsetzbar. Dies deshalb, weil ein **schriftlicher**, vom KFZ-Werkstättenbetreiber ausgestellter, **Arbeitsauftrag** nicht nachweisen kann, dass es sich bei der betreffenden Fahrt tatsächlich um eine Abschleppfahrt handelt, bei der das defekte Fahrzeug in der Folge vom Lenker selbst repariert wird. Was den Nachweis mittels **persönlicher Fahrerkarte** des Lenkers betrifft wird auf GZ. BMVIT-167.530/0019-IV/ST5/2014 vom 12.05.2014 verwiesen, wobei darüber hinaus festzuhalten ist, dass es zwar in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 keine generelle Ausnahmeregelung für KFZ-Betriebe gibt, manche KFZ-Betriebe jedoch unter eine Ausnahmeregelung (zB Artikel 3 lit. f) fallen könnten und daher der betreffende Lenker in diesem Fall über keine Fahrerkarte verfügt. Auch ein **Auszug aus dem Gewerberegister** kann als Nachweis dafür, dass die Handwerkerregelung anzuwenden ist, nicht herangezogen werden, da auch Fahrten im Rahmen des Werkverkehrs gemäß § 10 GütbefG nicht im Rahmen des Güterbeförderungsgewerbes, sondern eines anderen Gewerbes durchgeführt werden, für welche jedenfalls ein Fahrerqualifizierungsnachweis erforderlich ist.

Somit bleibt es bei der vom bmvit mit 167.530/0019-IV/ST5/2014 vom 12.05.2014 geäußerten Rechtsansicht und Abschleppfahrten von KFZ-Betrieben fallen, auch, wenn die defekten Fahrzeuge in der Folge vom betreffenden KFZ-Techniker, der das Fahrzeug lenkt, repariert werden, nicht unter die Handwerkerregelung, sondern es handelt sich dabei um **Güterbeförderungen im Rahmen des Werkverkehrs** sofern alle Voraussetzungen des § 10 GütbefG vorliegen. Für solche Güterbeförderungen ist jedenfalls ein **Fahrerqualifizierungsnachweis** erforderlich.

Ergänzend wird angemerkt, dass diese Auslegung mit dem Bundesministerium für Inneres abgestimmt wurde.


Ergeht nachrichtlich an:

Wirtschaftskammer Österreich, Bundessparte Transport und Verkehr, Herrn Mag. (FH) Reinhard Fischer, Reinhard.Fischer@wko.at

Für den Bundesminister:
Mag. Christian Kainzmeier

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Manon Kianpour

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 1706
E-Mail: manon.kianpour@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-11-03T07:50:23+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	p30kpYvSSQN510APXkdWj21ntA2LyUX7nVqF8X3UsIHd/n+MLP/ULRGHT46ShDdvnQtGNI1wshqPCWXNobgXOt8VdrUjslrSnt3JB0OQdr68KP7vR0h1GrPTHlmN5ocl/sMsla5B4ONxg7KbenOtPQioBRTw48nR9HmYpxmeiQ=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	



BMVIT - IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: st5@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)



GZ. BMVIT-167.530/0072-IV/ST5/2014 DVR:0000175

Amt der Oö. Landesregierung - Abteilung Verkehr
Herrn Friedrich Pötscher
Bahnhofsplatz 1
4021 Linz

Wien, am 21.01.2015

Fahrerqualifizierungsnachweis für das Abschleppen von eigenen Bussen - analoges Kontrollgerät

Sehr geehrter Herr Pötscher!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) nimmt zu Ihrer Anfrage vom 29.10.2014 betreffend die Fragen, ob für das Abschleppen von eigenen Bussen der ÖBB-Postbus GmbH, die auf der Strecke eine Panne/Defekt haben, durch eigenes Personal (Mechaniker), mit einem eigenen LKW ein Fahrerqualifizierungsnachweis erforderlich ist und, wie im Rahmen von Schulungsfahrten das analoge Kontrollgerät einzusetzen ist wie folgt Stellung:

Fahrerqualifizierungsnachweis

Gemäß § 10 Abs. 3 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) **gilt als Werkverkehr** unter der Voraussetzung des Abs. 1 Z 3 (die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen von Personal geführt werden, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm im Rahmen einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde.) **das Abschleppen der im Unternehmen verwendeten Fahrzeuge** sowie die Beförderung von Gütern in besonders eingerichteten Vorführungswagen zum ausschließlichen Zweck der Werbung oder Belehrung.

Da gemäß § 10 Abs. 3 GütbefG das Abschleppen der im Unternehmen verwendeten Fahrzeuge, wie zB eigene Busse der ÖBB-Postbus GmbH, durch Personal, das bei der ÖBB-Postbus GmbH gemäß § 10 Abs. 1 Z 3 GütbefG beschäftigt ist, als Werkverkehr gilt, ist auch für derartige Abschleppfahrten – entgegen der Rechtsansicht des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung – ein Fahrerqualifizierungsnachweis erforderlich.

Analoges Kontrollgerät

Art. 13 Abs. 1 lit. g der VO (EG) Nr. 561/2006 sieht folgende Ausnahmemöglichkeit vor:

„Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht und zur Fahrprüfung zwecks Erlangung des Führerscheins **oder eines beruflichen Befähigungsnachweises** dienen, sofern diese Fahrzeuge nicht für die gewerbliche Personen- bzw. Güterbeförderung benutzt werden.“


Diese Ausnahme ist zwar nur teilweise - hinsichtlich „Schulfahrten und Prüfungsfahrten mit Schulfahrzeugen - mit § 114 Abs. 4a KFG umgesetzt worden. Aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) kann die Ausnahme gemäß Art. 13 Abs. 1 lit. g der VO (EG) Nr. 561/2006 jedoch auch auf Fahrten im Rahmen der Weiterbildung von Berufskraftfahrern angewendet werden („...oder eines beruflichen Befähigungsnachweises dienen“).

Demnach sind Fahrzeuge, welche im Rahmen der beruflichen Weiterbildung verwendet werden, von der Anwendung der VO (EWG) Nr. 3821/85 (gem. Art. 3 Abs. 2) sowie von der Anwendung der VO (EG) Nr. 561/2006 (gem. Art. 13 Abs. 1 lit. g) zur Gänze freigestellt. Dies gilt auch für Fahrten zur Verbringung des Schulfahrzeuges zum Ort des Beginnes der Schul- oder der Prüfungsfahrt und vom Ort der Beendigung dieser Fahrt zurück, sofern mit dem Fahrzeug nicht gewerbliche Personen - oder Güterbeförderungen durchgeführt werden.

§ 114 Abs. 4a KFG letzter Satz legt die Pflicht zum Einbau eines Kontrollgerätes für Schulungszwecke fest. Im Rahmen der Weiterbildung von Berufskraftfahrern verwendete Fahrzeuge (hier: „praktische Übungen im Rahmen des 1c Moduls“) müssen daher mit einem Kontrollgerät (hier: „analoges Kontrollgerät“) ausgerüstet sein. Das analoge Kontrollgerät muss jedoch lediglich zum Zweck der Geschwindigkeitskontrolle verwendet werden. Dazu ist ein geeignetes Schaublatt einzulegen, in welches der Name des Lenkers (hier: Kurs-Teilnehmer bzw. Vortragender) nicht eingetragen werden muss.

Für den Bundesminister:
Mag. Christian Kainzmeier

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Manon Kianpour
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 1706
E-Mail: manon.kianpour@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2015-01-23T08:01:59+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	XSZfOZ2HCm2WCf/Cz2MlxwBCQd8lJcm6DDaBtNjRr3QzKV9ckNpp6SJqiW/ZouFS0yZDVir69kF6fp1yImBdltGvzKKnzGE+/0pg+vVo2G+e2uU3HDNZVUvLGZwZNY1u8eI22+qiBES4iOXUXXR+pgohFpeDSv1B+fiqci/oJSg=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	



BMVIT - IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: st5@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)



GZ. BMVIT-167.532/0001-IV/ST5/2015 DVR:0000175

An alle
Landeshauptmänner

Wien, am 09.02.2015

Anwendung der Handwerkerregelung auf Marktfahrer - Erlass

Seitens der Wirtschaftskammer Österreich wurde an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) das Anliegen herangetragen, die Anwendung der sog. „Handwerkerregelung“ gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) auf Marktfahrer klarzustellen. Hierzu teilt das bmvit Folgendes mit:

Gemäß § 154 Abs. 5 Gewerbeordnung 1994 sind Marktfahrer Handelsgewerbetreibende, die ihr Gewerbe durch das Beziehen von Märkten ausüben, oder die bei Festen, sportlichen Veranstaltungen oder sonstigen Anlässen, die mit größeren Ansammlungen von Menschen verbunden sind, den Kleinverkauf von Lebensmitteln und Nahrungsergänzungsmitteln und sonstigen Waren, die zu diesen Gelegenheiten üblicherweise angeboten werden, ausüben.

Ein Marktfahrer, der sein Gewerbe mit einem Kraftfahrzeug, das § 1 Abs. 1 Z 1 GütbefG entspricht (Kraftfahrzeuge des Straßenverkehrs oder solche mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt) und mit einer für den Verkauf bestimmten, besonderen Ausstattung (Verkaufswagen) versehen ist, für das eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erforderlich ist, ausübt, unterliegt nach Ansicht des bmvit der sog. „Handwerkerregelung“ gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 GütbefG, wenn es sich beim Lenken des Fahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung des Marktfahrers handelt. Diese besteht im Verkauf von Waren. Die besondere Ausstattung, die den Großteil des Gesamtgewichts begründet, kann unter den Begriff „Ausrüstung, die der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet“ subsumiert werden.

Ergänzend wird angemerkt, dass diese Ausnahmeregelung nicht auf Lenker von Verkaufswagen anzuwenden ist, deren Hauptbeschäftigung ausschließlich das Lenken von Verkaufswagen für den betreffenden Marktfahrer ist und die in der Folge die Waren auch nicht verkaufen.

Ergeht nachrichtlich an:

Wirtschaftskammer Österreich, z. Hdn. Herrn Dr. Peter Zeitler, peter.zeitler@wko.at

Wirtschaftskammer Österreich, z. Hdn. Herrn Mag. (FH) Reinhard Fischer, reinhard.fischer@wko.at

Sozialdemokratischer Wirtschaftsverband Österreich, z. Hdn. Frau Daniela Fazekas, Bakk., danie-la.fazekas@wirtschaftsverband.at

Bundesarbeitskammer, z.Hdn. Herrn Mag. Ruziczka, richard.ruziczka@akwien.at

Für den Bundesminister:


Mag. Christian Kainzmeier

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Manon Kianpour

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 1706

E-Mail: manon.kianpour@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2015-02-10T11:22:08+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	XOE1WTT3AUdRzWE4Dk1K35JJNUEQJErdIrbHuBBcusE2FZGwlpQLohPVW5GuLoK6XGAXzjFzIq0C1Xn4f8A955627qiV5ULBbzunIPLjJbGOPYvAapzYWalryKUVDhoA41ldci+AJ3SO2Eq04Pyqvi7V7t/93DPLV3UHN/uv4=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	