

TE Vwgh Erkenntnis 1980/5/16 1189/79

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 16.05.1980

Index

KFG

90/02 Kraftfahrgesetz

Norm

KFG 1967 §45 Abs1

KFG 1967 §45 Abs3 litb

1. KFG 1967 § 45 heute
 2. KFG 1967 § 45 gültig ab 07.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
 3. KFG 1967 § 45 gültig von 09.06.2016 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
 4. KFG 1967 § 45 gültig von 26.02.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
 5. KFG 1967 § 45 gültig von 25.05.2002 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
 6. KFG 1967 § 45 gültig von 20.08.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
 7. KFG 1967 § 45 gültig von 16.07.1988 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 375/1988
1. KFG 1967 § 45 heute
 2. KFG 1967 § 45 gültig ab 07.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
 3. KFG 1967 § 45 gültig von 09.06.2016 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
 4. KFG 1967 § 45 gültig von 26.02.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
 5. KFG 1967 § 45 gültig von 25.05.2002 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
 6. KFG 1967 § 45 gültig von 20.08.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
 7. KFG 1967 § 45 gültig von 16.07.1988 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 375/1988

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Leibrecht und die Hofräte Mag. Onder, Dr. Närr, Dr. Degischer und Dr. Dorner als Richter, im Beisein der Schriftführerin Kommissär Dr. Forster, über die Beschwerde des JT in W, vertreten durch Dr. Tassilo Neuwirth, Rechtsanwalt in Wien I, Petersplatz 3, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Wien vom 13. Februar 1979, Zl. MA 70-VIII/T 3/78, betreffend Verweigerung der Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten mit Probefahrerkennzeichen gemäß § 45 Abs. 1 KFG 1967, zu Recht erkannt: Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Leibrecht und die Hofräte Mag. Onder, Dr. Närr, Dr. Degischer und Dr. Dorner als Richter, im Beisein der Schriftführerin Kommissär Dr. Forster, über die Beschwerde des JT in W, vertreten durch Dr. Tassilo Neuwirth, Rechtsanwalt in Wien römisch eins,

Petersplatz 3, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Wien vom 13. Februar 1979, Zl. MA 70-VIII/T 3/78, betreffend Verweigerung der Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten mit Probefahrerkennzeichen gemäß Paragraph 45, Absatz eins, KFG 1967, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.

Der Bund hat dem Beschwerdeführer Aufwendungen in der Höhe von S 3.300,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Am 23. April 1976 stellte der Beschwerdeführer an die Bundespolizeidirektion Wien, Verkehrsamt, unter Bezugnahme auf „§ 45/1 3a KFG“ das schriftliche Ansuchen um „Zuteilung eines Probekennzeichens“. Er begründete diesen Antrag damit, daß ein derartiges Kennzeichen für Fahrten zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit und Leistungsfähigkeit von Fahrzeugen und ihrer Teile und ihrer Ausrüstungsgegenstände, sowie zur Überführung von Fahrzeugen an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebes und für Fahrten zum Ort der Überprüfung bzw. Begutachtung benötigt werde. Dies geschehe zur Versorgung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen im Rahmen seines gewerblichen Betriebes. Er besitze ein Taxiunternehmen mit 5 Fahrzeugen, sowie ein Unternehmen zur Durchführung von Botendiensten und Besorgungsfahrten mit den erforderlichen Ersatzfahrzeugen, insgesamt 16 Fahrzeuge (Wechselkennzeichen und Ersatzfahrzeuge). Außerdem werde das Taxiunternehmen der Firma W in Wien 2, H Straße, von ihm verwaltet. Sein Unternehmen sei in Wien 11, D Gasse, etabliert. Die Ersatzfahrzeuge seien in seiner Liegenschaft Wien 3, L Straße, abgestellt. Seine betriebseigene Werkstätte befinde sich in Wien 11, U Gasse. Die Überführung dieser Kraftfahrzeuge von der Werkstätte zum Abstellort oder Standort, oder umgekehrt, sei ohne Kennzeichen sehr schwierig. Dieses Ansuchen wurde vom Beschwerdeführer unter Verwendung zweier Firmenstampiglien, die eine das Taxiunternehmen und die andere das Unternehmen für Besorgungs- und Botendienste betreffend, unterfertigt.

Mit Bescheid der Bundespolizeidirektion Wien, Verkehrsamt, vom 12. Mai 1976 wurde das Ansuchen des Beschwerdeführers um Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten mit Probefahrerkennzeichen (§ 45 KFG 1967) abgewiesen. Begründet wurde dieser Bescheid damit, daß sich der Betrieb des Beschwerdeführers „ausschließlich als Taxiunternehmen und keines im § 45 Abs. 3 lit. a KFG 1967 angeführten Gewerbes“ erweise. Mit Bescheid der Bundespolizeidirektion Wien, Verkehrsamt, vom 12. Mai 1976 wurde das Ansuchen des Beschwerdeführers um Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten mit Probefahrerkennzeichen (Paragraph 45, KFG 1967) abgewiesen. Begründet wurde dieser Bescheid damit, daß sich der Betrieb des Beschwerdeführers „ausschließlich als Taxiunternehmen und keines im Paragraph 45, Absatz 3, Litera a, KFG 1967 angeführten Gewerbes“ erweise.

In seiner gegen diesen Bescheid rechtzeitig erhobenen Berufung machte der Beschwerdeführer unter Hinweis auf seine Behauptungen im zugrundeliegenden Antrag eine Mangelhaftigkeit des Verfahrens geltend, weil darüber keine Feststellungen getroffen worden seien, welchen Umfang sein Unternehmen aufweise. Im übrigen erfülle der Beschwerdeführer die Voraussetzungen gemäß § 45 Abs. 3 KFG, und es sei nicht einsichtig, warum gerade deswegen ein Probefahrerkennzeichen nicht erteilt werden solle, weil der Einschreiter ein Taxiunternehmen betreibe. Es könne doch als bekannt vorausgesetzt werden, daß bei einem Taxiunternehmen, das insgesamt 16 Fahrzeuge umfasse, eben auch ständig Reparaturen auflaufen und daher die Verwendung eines Probefahrerkennzeichens notwendig sei. In seiner gegen diesen Bescheid rechtzeitig erhobenen Berufung machte der Beschwerdeführer unter Hinweis auf seine Behauptungen im zugrundeliegenden Antrag eine Mangelhaftigkeit des Verfahrens geltend, weil darüber keine Feststellungen getroffen worden seien, welchen Umfang sein Unternehmen aufweise. Im übrigen erfülle der Beschwerdeführer die Voraussetzungen gemäß Paragraph 45, Absatz 3, KFG, und es sei nicht einsichtig, warum gerade deswegen ein Probefahrerkennzeichen nicht erteilt werden solle, weil der Einschreiter ein Taxiunternehmen betreibe. Es könne doch als bekannt vorausgesetzt werden, daß bei einem Taxiunternehmen, das insgesamt 16 Fahrzeuge umfasse, eben auch ständig Reparaturen auflaufen und daher die Verwendung eines Probefahrerkennzeichens notwendig sei.

Nach Vorlage der Berufung übermittelte die belangte Behörde die Verwaltungsakten der Bundespolizeidirektion Wien, Verkehrsamt, mit dem Hinweis, daß die Gewerbeberechtigung sowie die Anzahl der Fahrzeuge, die im Rahmen des Gewerbebetriebes des Beschwerdeführers in Verwendung stehen, nachzuweisen wären. Weiters wären die

Versicherungsbestätigung gemäß § 45 Abs. 3 lit. c KFG nachzubringen und die übrigen, den Antrag stützenden Angaben des Beschwerdeführers (Blatt 1 des Aktes) entsprechend zu belegen (oder durch ein Erhebungsorgan bestätigen zu lassen). Der Beschwerdeführer möge einen konkreten Fall anführen, wo er ohne Probefahrtenkennzeichen nicht das Auslangen habe finden können. Seine Anführung beschränke sich doch lediglich auf die Wiedergabe des Gesetzestextes. Nachdem der Bundesminister für Verkehr mit Bescheid vom 22. Juli 1977 den am 24. November 1976 an ihn gestellten Devolutionsantrag des Beschwerdeführers gemäß § 73 Abs. 2 AVG 1950 abgewiesen hatte, erstattete der Beschwerdeführer am 7. November 1977 einen Schriftsatz, in dem er im einzelnen die Taxikonzessionen, über die er verfügt, anführte, auf die beigelegten Urkunden verwies und zur Notwendigkeit der Verwendung eines Probefahrtenkennzeichens folgenden konkreten Fall anführte: Der Pkw Volvo 144, Fahrgestell Nr. nnn, mit dem Wechselkennzeichen W nn habe in der Bundesversuchsanstalt in Wien 9, Severingasse 7, überprüft werden müssen. Dieser Wagen habe ebenso wie andere Fahrzeuge des Beschwerdeführers ein Wechselkennzeichen. Am Tage der Überprüfung habe daher der Beschwerdeführer dem Taxifahrer, der gewöhnlich mit diesem Kennzeichen einen Mercedes fahre, freigeben müssen. Als er das Kennzeichen ummontiert gehabt habe, habe er nach einer Probefahrt feststellen müssen, daß der zu überprüfende Pkw geringe technische Mängel aufweise. Er habe daher nicht zur Überprüfung fahren können und vorher die Mängel beheben müssen. Dieser Verdienstentgang des Beschwerdeführers, also die Freistellung des Fahrzeuglenkers, wäre unterblieben, wenn der Beschwerdeführer ein entsprechendes Probefahrtenkennzeichen gehabt hätte, um mit dem Fahrzeug eine Probefahrt durchführen zu können. Der Einschreiter habe mehrere Ersatzfahrzeuge, die er für sein Taxiunternehmen benötige, da ja als behördenbekannt vorausgesetzt werden könne, daß Kraftfahrzeuge jeweils reparaturanfällig seien. Diese Ersatzfahrzeuge müßten aber gleichfalls zur behördlichen Überprüfung gebracht und außerdem zwischendurch immer wieder auf Funktionstüchtigkeit geprüft werden. Solcherart sei also auch hiefür das Vorhandensein eines Probefahrtenkennzeichens für den Beschwerdeführer unbedingt notwendig. Die vorhandenen Kennzeichen, also auch die Wechselkennzeichen, würden für die oben genannten Erfordernisse deswegen nicht ausreichen, weil die vorhandenen Kennzeichen für den Taxibetrieb benötigt würden, da diese Taxis ja einen entsprechenden Gewinn abwerfen sollen. Diesem Schriftsatz waren Fotokopien einer Bestätigung der Bundespolizeidirektion Wien, Verkehrsamt, bezüglich einer Überprüfung des genannten Fahrzeuges Volvo 144, einer Versicherungsbestätigung der Internationalen Unfall- und Schadenversicherung Aktiengesellschaft bezüglich eines Probefahrtenkennzeichens zugunsten des Beschwerdeführers, und einer Liste über „Fahrzeuge, die als Taxi Verwendung finden“, und über „andere Firmen - Kraftfahrzeuge“ angeschlossen. Als „Fahrzeuge, die als Taxi Verwendung finden“, wurden angeführt die Pkws Volvo 244 DL, W nnn, Volvo 244 L, W nnn, Mercedes 220 D/8, W nnn, Mercedes 220 0/8, W nnn, Volvo 244 L, W nnn, Volvo 144 L, W nnn, Mercedes 220 D, W nnn, sowie weiters ohne Angabe eines polizeilichen Kennzeichens zwei Mercedes 200 D, ein Mercedes 190 DC und ein Volvo 244 DL. Bei den „anderen Firmen-Kraftfahrzeugen“ scheinen auf: Mercedes 190 DC, W nnn, Mercedes 190 SL, W nnn, Mercedes 220 D, W nnn, Lkw VW 26-16, W nnn, sowie Mercedes 190 und Renault Dauphine ohne Angabe eines polizeilichen Kennzeichens. Bei sämtlichen Fahrzeugen wurde jeweils die Fahrgestellnummer, teilweise auch die Motornummer angegeben. Die Bundespolizeidirektion Wien, Verkehrsamt, hat mit Note vom 27. Jänner 1978 der belangten Behörde die Verwaltungsakten neuerlich vorgelegt, wobei ein EDV-Auszug über die für das Taxiunternehmen des Beschwerdeführers derzeit angemeldeten Fahrzeuge angeschlossen wurde. Dieser Auszug wurde mit Stichtag vom 26. Jänner 1978 erstellt und weist die vom Beschwerdeführer in seiner Liste angeführten Taxis mit den polizeilichen Kennzeichen W nnn, W nnn, W nnn, W nnn, W nnn und W nnn (diesbezüglich nur Mercedes 220 D) auf. Nach Vorlage der Berufung übermittelte die belangte Behörde die Verwaltungsakten der Bundespolizeidirektion Wien, Verkehrsamt, mit dem Hinweis, daß die Gewerbeberechtigung sowie die Anzahl der Fahrzeuge, die im Rahmen des Gewerbebetriebes des Beschwerdeführers in Verwendung stehen, nachzuweisen wären. Weiters wären die Versicherungsbestätigung gemäß Paragraph 45, Absatz 3, Litera c, KFG nachzubringen und die übrigen, den Antrag stützenden Angaben des Beschwerdeführers (Blatt 1 des Aktes) entsprechend zu belegen (oder durch ein Erhebungsorgan bestätigen zu lassen). Der Beschwerdeführer möge einen konkreten Fall anführen, wo er ohne Probefahrtenkennzeichen nicht das Auslangen habe finden können. Seine Anführung beschränke sich doch lediglich auf die Wiedergabe des Gesetzestextes. Nachdem der Bundesminister für Verkehr mit Bescheid vom 22. Juli 1977 den am 24. November 1976 an ihn gestellten Devolutionsantrag des Beschwerdeführers gemäß Paragraph 73, Absatz 2, AVG 1950 abgewiesen hatte, erstattete der Beschwerdeführer am 7. November 1977 einen Schriftsatz, in dem er im einzelnen die Taxikonzessionen, über die er verfügt, anführte, auf die beigelegten Urkunden verwies und zur Notwendigkeit der Verwendung eines Probefahrtenkennzeichens folgenden konkreten Fall anführte: Der

Pkw Volvo 144, Fahrgestell Nr. nnn, mit dem Wechselkennzeichen W nn habe in der Bundesversuchsanstalt in Wien 9, Severingasse 7, überprüft werden müssen. Dieser Wagen habe ebenso wie andere Fahrzeuge des Beschwerdeführers ein Wechselkennzeichen. Am Tage der Überprüfung habe daher der Beschwerdeführer dem Taxifahrer, der gewöhnlich mit diesem Kennzeichen einen Mercedes fahre, freigeben müssen. Als er das Kennzeichen ummontiert gehabt habe, habe er nach einer Probefahrt feststellen müssen, daß der zu überprüfende Pkw geringe technische Mängel aufweise. Er habe daher nicht zur Überprüfung fahren können und vorher die Mängel beheben müssen. Dieser Verdienstentgang des Beschwerdeführers, also die Freistellung des Fahrzeuglenkers, wäre unterblieben, wenn der Beschwerdeführer ein entsprechendes Probefahrerkennzeichen gehabt hätte, um mit dem Fahrzeug eine Probefahrt durchführen zu können. Der Einschreiter habe mehrere Ersatzfahrzeuge, die er für sein Taxiunternehmen benötige, da ja als behördenbekannt vorausgesetzt werden könne, daß Kraftfahrzeuge jeweils reparaturanfällig seien. Diese Ersatzfahrzeuge müßten aber gleichfalls zur behördlichen Überprüfung gebracht und außerdem zwischendurch immer wieder auf Funktionstüchtigkeit geprüft werden. Solcherart sei also auch hiefür das Vorhandensein eines Probefahrerkennzeichens für den Beschwerdeführer unbedingt notwendig. Die vorhandenen Kennzeichen, also auch die Wechselkennzeichen, würden für die oben genannten Erfordernisse deswegen nicht ausreichen, weil die vorhandenen Kennzeichen für den Taxibetrieb benötigt würden, da diese Taxis ja einen entsprechenden Gewinn abwerfen sollen. Diesem Schriftsatz waren Fotokopien einer Bestätigung der Bundespolizeidirektion Wien, Verkehrsamt, bezüglich einer Überprüfung des genannten Fahrzeuges Volvo 144, einer Versicherungsbestätigung der Internationalen Unfall- und Schadenversicherung Aktiengesellschaft bezüglich eines Probefahrerkennzeichens zugunsten des Beschwerdeführers, und einer Liste über „Fahrzeuge, die als Taxi Verwendung finden“, und über „andere Firmen - Kraftfahrzeuge“ angeschlossen. Als „Fahrzeuge, die als Taxi Verwendung finden“, wurden angeführt die Pkws Volvo 244 DL, W nnn, Volvo 244 L, W nnn, Mercedes 220 D/8, W nnn, Mercedes 220 0/8, W nnn, Volvo 244 L, W nnn, Volvo 144 L, W nnn, Mercedes 220 D, W nnn, sowie weiters ohne Angabe eines polizeilichen Kennzeichens zwei Mercedes 200 D, ein Mercedes 190 DC und ein Volvo 244 DL. Bei den „anderen Firmen-Kraftfahrzeugen“ scheinen auf: Mercedes 190 DC, W nnn, Mercedes 190 SL, W nnn, Mercedes 220 D, W nnn, Lkw VW 26-16, W nnn, sowie Mercedes 190 und Renault Dauphine ohne Angabe eines polizeilichen Kennzeichens. Bei sämtlichen Fahrzeugen wurde jeweils die Fahrgestellnummer, teilweise auch die Motornummer angegeben. Die Bundespolizeidirektion Wien, Verkehrsamt, hat mit Note vom 27. Jänner 1978 der belangten Behörde die Verwaltungsakten neuerlich vorgelegt, wobei ein EDV-Auszug über die für das Taxiunternehmen des Beschwerdeführers derzeit angemeldeten Fahrzeuge angeschlossen wurde. Dieser Auszug wurde mit Stichtag vom 26. Jänner 1978 erstellt und weist die vom Beschwerdeführer in seiner Liste angeführten Taxis mit den polizeilichen Kennzeichen W nnn, W nnn, W nnn, W nnn, W nnn und W nnn (diesbezüglich nur Mercedes 220 D) auf.

Der Landeshauptmann von Wien hat daraufhin mit Bescheid vom 12. Februar 1979 der Berufung des Beschwerdeführers keine Folge gegeben und den angefochtenen Bescheid gemäß § 66 Abs. 4 AVG 1950 bestätigt. Nach wörtlicher Zitierung der Bestimmungen des § 45 Abs. 3 lit. a und b KFG 1967 führte die belangte Behörde aus, die Voraussetzungen gemäß § 45 Abs. 3 lit. a leg. cit. würden nach den Angaben des Beschwerdeführers vorliegen, da er die Bewilligung für die Durchführung von Probefahrten mit Probefahrerkennzeichen beantragt habe und sich im Rahmen seines gewerblichen Betriebes (Taxiunternehmen) zur Versorgung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen (17 Kraftfahrzeuge) des eigenen Betriebes mit der Instandsetzung von Kraftfahrzeugen befasse. Der Beschwerdeführer habe jedoch nicht die Notwendigkeit der Durchführung der Fahrten gemäß § 45 Abs. 3 lit. b KFG 1967 glaubhaft gemacht. Er schildere in seiner „Bekanntgabe“ (Blatt 20 verso) einen konkreten Fall, in welchem durch das Nichtvorliegen der Probefahrerkennzeichen Verdienstentgang eingetreten sei. Dem sei entgegenzuhalten, daß es eine Sache der Einteilung sei, ob mit dem vorhandenen Wechselkennzeichen das Auslangen gefunden werden könne; es könne nicht angenommen werden, daß alle Fahrzeuge an einem Tag zur Überprüfung gebracht werden müssen. Wenn der Beschwerdeführer mit dem vorhandenen Wechselkennzeichen nicht das Auslangen finden sollte, bleibe es ihm unbenommen, für alle oder eine große Anzahl der auf ihn zugelassenen Kraftfahrzeuge jeweils ein eigenes Kennzeichen zu erwirken. Der Landeshauptmann von Wien hat daraufhin mit Bescheid vom 12. Februar 1979 der Berufung des Beschwerdeführers keine Folge gegeben und den angefochtenen Bescheid gemäß Paragraph 66, Absatz 4, AVG 1950 bestätigt. Nach wörtlicher Zitierung der Bestimmungen des Paragraph 45, Absatz 3, Litera a und b KFG 1967 führte die belangte Behörde aus, die Voraussetzungen gemäß Paragraph 45, Absatz 3, Litera a, leg. cit. würden nach den Angaben des Beschwerdeführers vorliegen, da er die Bewilligung für die Durchführung von Probefahrten mit Probefahrerkennzeichen beantragt habe und sich im Rahmen seines gewerblichen Betriebes (Taxiunternehmen) zur

Versorgung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen (17 Kraftfahrzeuge) des eigenen Betriebes mit der Instandsetzung von Kraftfahrzeugen befasse. Der Beschwerdeführer habe jedoch nicht die Notwendigkeit der Durchführung der Fahrten gemäß Paragraph 45, Absatz 3, Litera b, KFG 1967 glaubhaft gemacht. Er schildere in seiner „Bekanntgabe“ (Blatt 20 verso) einen konkreten Fall, in welchem durch das Nichtvorliegen der Probefahrtenkennzeichen Verdienstentgang eingetreten sei. Dem sei entgegenzuhalten, daß es eine Sache der Einteilung sei, ob mit dem vorhandenen Wechselkennzeichen das Auslangen gefunden werden könne; es könne nicht angenommen werden, daß alle Fahrzeuge an einem Tag zur Überprüfung gebracht werden müssen. Wenn der Beschwerdeführer mit dem vorhandenen Wechselkennzeichen nicht das Auslangen finden sollte, bleibe es ihm unbenommen, für alle oder eine große Anzahl der auf ihn zugelassenen Kraftfahrzeuge jeweils ein eigenes Kennzeichen zu erwirken.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes und wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften.

Die belangte Behörde hat die Verwaltungsakten vorgelegt und in ihrer Gegenschrift beantragt, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Gemäß § 36 KFG 1967 dürfen Kraftfahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur verwendet werden, wenn sie unter anderem zum Verkehr zugelassen sind, (§§ 37 bis 39) oder mit ihnen behördlich bewilligte Probe- oder Überstellungsfahrten (§§ 45 und 46) durchgeführt werden (lit. a) und sie das behördliche Kennzeichen (§ 48) führen (lit. b). § 45 KFG 1967 lautet: „(1) Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur mit Bewilligung der Behörde durchgeführt werden, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Ort liege, von dem aus der Antragsteller hauptsächlich über die Verwendung der Probefahrtenkennzeichen verfügt. Probefahrten sind Fahrten zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit oder der Leistungsfähigkeit von Fahrzeugen oder ihrer Teile oder Ausrüstungsgegenstände oder Fahrten, um Fahrzeuge vorzuführen. Als Probefahrten gelten auch Fahrten zur Überführung eines Fahrzeuges an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebes und Fahrten zum Ort der Begutachtung oder Überprüfung des Fahrzeuges nach dem III. und V. Abschnitt. Gemäß Paragraph 36, KFG 1967 dürfen Kraftfahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur verwendet werden, wenn sie unter anderem zum Verkehr zugelassen sind, (Paragraphen 37 bis 39) oder mit ihnen behördlich bewilligte Probe- oder Überstellungsfahrten (Paragraphen 45 und 46) durchgeführt werden (Litera a,) und sie das behördliche Kennzeichen (Paragraph 48,) führen (Litera b,). Paragraph 45, KFG 1967 lautet: „(1) Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur mit Bewilligung der Behörde durchgeführt werden, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Ort liege, von dem aus der Antragsteller hauptsächlich über die Verwendung der Probefahrtenkennzeichen verfügt. Probefahrten sind Fahrten zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit oder der Leistungsfähigkeit von Fahrzeugen oder ihrer Teile oder Ausrüstungsgegenstände oder Fahrten, um Fahrzeuge vorzuführen. Als Probefahrten gelten auch Fahrten zur Überführung eines Fahrzeuges an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebes und Fahrten zum Ort der Begutachtung oder Überprüfung des Fahrzeuges nach dem römisch drei. und römisch fünf. Abschnitt.

(2) Der Besitzer einer im Abs. 1 angeführten Bewilligung darf Probefahrten mit zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen nur durchführen, wenn sie ein Probefahrtenkennzeichen führen oder wenn der Zulassungsbesitzer oder dessen Bevollmächtigter an der Fahrt teilnimmt oder einen schriftlichen Auftrag zu dieser Fahrt erteilt hat. (2) Der Besitzer einer im Absatz eins, angeführten Bewilligung darf Probefahrten mit zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen nur durchführen, wenn sie ein Probefahrtenkennzeichen führen oder wenn der Zulassungsbesitzer oder dessen Bevollmächtigter an der Fahrt teilnimmt oder einen schriftlichen Auftrag zu dieser Fahrt erteilt hat.

(3) Die im Abs. 1 angeführte Bewilligung ist auf Antrag zu erteilen, wenn (3) Die im Absatz eins, angeführte Bewilligung ist auf Antrag zu erteilen, wenn

a) sich der Antragsteller im Rahmen seines gewerblichen Betriebes, gewerbsmäßig oder zur Versorgung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen des eigenen Betriebes, mit der Erzeugung oder Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und Anhängern befaßt, mit solchen Handel treibt oder solche gewerbsmäßig befördert oder eine Anstalt oder einen Betrieb besitzt, der sich im öffentlichen Interesse mit der Instandsetzung oder Prüfung von Fahrzeugen befaßt,

b) die Notwendigkeit der Durchführung solcher Fahrten glaubhaft gemacht wird und

c) für jedes beantragte Probefahrtenkennzeichen eine Versicherungsbestätigung gemäß § 61 Abs. 1 in zweifacher Ausfertigung beigebracht wurde.c) für jedes beantragte Probefahrtenkennzeichen eine Versicherungsbestätigung gemäß Paragraph 61, Absatz eins, in zweifacher Ausfertigung beigebracht wurde.

(4) Bei der Erteilung der im Abs. 1 angeführten Bewilligung ist auch auszusprechen, welche Kennzeichen bei den Probefahrten zu führen sind. Diese Kennzeichen sind Probefahrtenkennzeichen (§ 48 Abs. 3) und dürfen nur bei Probefahrten geführt werden. Über die Erteilung der im Abs. 1 angeführten Bewilligung ist dem Antragsteller eine Bescheinigung, der Probefahrtschein, auszustellen.(4) Bei der Erteilung der im Absatz eins, angeführten Bewilligung ist auch auszusprechen, welche Kennzeichen bei den Probefahrten zu führen sind. Diese Kennzeichen sind Probefahrtenkennzeichen (Paragraph 48, Absatz 3,) und dürfen nur bei Probefahrten geführt werden. Über die Erteilung der im Absatz eins, angeführten Bewilligung ist dem Antragsteller eine Bescheinigung, der Probefahrtschein, auszustellen.

.....“

Daraus ergibt sich, daß - entsprechend den lit. a bis c des§ 45 Abs. 3 KFG 1967 - drei Voraussetzungen zu erfüllen sind, um eine behördliche Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten unter Verwendung eines Probefahrtenkennzeichens erlangen zu können. Die belangte Behörde hat die Voraussetzung zu lit. a - im Gegensatz zur Behörde erster Instanz - deshalb als gegeben erachtet, weil der Beschwerdeführer „im Rahmen seines gewerblichen Betriebes (Taxiunternehmen) zur Versorgung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen (17 Kraftfahrzeuge) des eigenen Betriebes sich mit der Instandsetzung von Kraftfahrzeugen befaßt“, zum Vorliegen der Voraussetzung nach lit. c keine Stellung genommen und den Antrag des Beschwerdeführers lediglich unter Hinweis darauf, daß er die Notwendigkeit der Durchführung von Probefahrten entgegen lit. b nicht glaubhaft gemacht habe, im Instanzenzug abgewiesen.Daraus ergibt sich, daß - entsprechend den Litera a bis c des Paragraph 45, Absatz 3, KFG 1967 - drei Voraussetzungen zu erfüllen sind, um eine behördliche Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten unter Verwendung eines Probefahrtenkennzeichens erlangen zu können. Die belangte Behörde hat die Voraussetzung zu Litera a, - im Gegensatz zur Behörde erster Instanz - deshalb als gegeben erachtet, weil der Beschwerdeführer „im Rahmen seines gewerblichen Betriebes (Taxiunternehmen) zur Versorgung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen (17 Kraftfahrzeuge) des eigenen Betriebes sich mit der Instandsetzung von Kraftfahrzeugen befaßt“, zum Vorliegen der Voraussetzung nach Litera c, keine Stellung genommen und den Antrag des Beschwerdeführers lediglich unter Hinweis darauf, daß er die Notwendigkeit der Durchführung von Probefahrten entgegen Litera b, nicht glaubhaft gemacht habe, im Instanzenzug abgewiesen.

Der Beschwerdeführer rügt mit Recht, daß die belangte Behörde überhaupt keine Feststellungen über die örtlichen Gegebenheiten des von ihm betriebenen Taxiunternehmens getroffen hat, obwohl er diesbezüglich - und darüberhinaus bezüglich seines weiteren Unternehmens zur Durchführung von Botendiensten und Besorgungsfahrten, sowie bezüglich der Verwaltung eines fremden Taxiunternehmens - konkrete Behauptungen aufgestellt hat. Dabei erscheint wesentlich, daß diesen Behauptungen zufolge der Standort des vom Beschwerdeführer betriebenen Taxiunternehmens, der Abstellort für seine „Ersatzfahrzeuge“ und die betriebseigene Werkstätte örtlich voneinander so getrennt sind, daß sie im Verhältnis zueinander jeweils nur unter Benützung von Straßen mit öffentlichem Verkehr erreicht werden können. Es liegt daher - sollten die Angaben des Beschwerdeführers den Tatsachen entsprechen - auf der Hand, daß die zwischen diesen einzelnen Orten gelegenen Wegstrecken mit Kraftfahrzeugen des Beschwerdeführers zurückgelegt werden. Dies würde aber für sich allein noch nicht ausreichen, um den Antrag des Beschwerdeführers gemäß § 45 Abs. 1 KFG 1967 positiv erledigen zu können.Der Beschwerdeführer rügt mit Recht, daß die belangte Behörde überhaupt keine Feststellungen über die örtlichen Gegebenheiten des von ihm betriebenen Taxiunternehmens getroffen hat, obwohl er diesbezüglich - und darüberhinaus bezüglich seines weiteren Unternehmens zur Durchführung von Botendiensten und Besorgungsfahrten, sowie bezüglich der Verwaltung eines fremden Taxiunternehmens - konkrete Behauptungen aufgestellt hat. Dabei erscheint wesentlich, daß diesen Behauptungen zufolge der Standort des vom Beschwerdeführer betriebenen Taxiunternehmens, der Abstellort für seine „Ersatzfahrzeuge“ und die betriebseigene Werkstätte örtlich voneinander so getrennt sind, daß sie im Verhältnis zueinander jeweils nur unter Benützung von Straßen mit öffentlichem Verkehr erreicht werden können. Es liegt daher - sollten die Angaben des Beschwerdeführers den Tatsachen entsprechen - auf der Hand, daß die zwischen diesen einzelnen Orten gelegenen Wegstrecken mit

Kraftfahrzeugen des Beschwerdeführers zurückgelegt werden. Dies würde aber für sich allein noch nicht ausreichen, um den Antrag des Beschwerdeführers gemäß Paragraph 45, Absatz eins, KFG 1967 positiv erledigen zu können.

Einer behördlichen Bewilligung im Sinne dieser Gesetzesstelle bedürfen nämlich nur Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen (oder Anhängern oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge). Wenn im § 45 Abs. 2 KFG 1967 von Probefahrten mit zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen die Rede ist, so gilt diese Bestimmung nur für diejenigen Personen, die bereits eine im Abs. 1 angeführte Bewilligung besitzen. Wenn der Beschwerdeführer über Veranlassung der belangten Behörde in seinem Schriftsatz vom 7. November 1977 einen konkreten Fall geschildert hat, in dem er ohne Probefahrtenkennzeichen nicht das Auslangen habe finden können, so war dieses Beispiel verfehlt, weil es zwei Kraftfahrzeuge mit Wechselkennzeichen betraf und es sich somit um zwei zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge handelte (§ 41 Abs. 7, § 48 Abs. 2 KFG 1967). Die belangte Behörde hat sich lediglich mit diesem „Fall“ auseinandergesetzt, es aber unterlassen, das weitere Vorbringen des Beschwerdeführers zu berücksichtigen. Dieser hat schon in seinem Antrag vom 23. April 1976 und in der Berufung gegen den Bescheid der ersten Instanz auf das Vorhandensein von „Ersatzfahrzeugen“ hingewiesen. Dieses Vorbringen hat er in seinem Schriftsatz vom 7. November 1977 unter Bezugnahme darauf, daß Kraftfahrzeuge bekanntermaßen reparaturanfällig sind, sodaß er mehrere „Ersatzfahrzeuge“ benötige, sowie, daß auch diese zur behördlichen Überprüfung gebracht und zwischendurch immer wieder auf ihre Funktionstüchtigkeit (offenbar in der Werkstätte des Beschwerdeführers) geprüft werden müssen, ausdrücklich wiederholt. Nun bedeutet der Ausdruck „Ersatzfahrzeuge“ zwar nur, daß dies Fahrzeuge sind, die sozusagen in Reserve gehalten werden, um bei Ausfall eines anderen Fahrzeuges eingesetzt werden zu können, nicht aber zwangsläufig, daß diese Fahrzeuge nicht zum Verkehr zugelassen sind, sondern eine solche Zulassung erst im Bedarfsfalle erwirkt werden muß. Eine entsprechende Klarstellung erfolgte aber insofern, als der Beschwerdeführer seinem Schriftsatz vom 7. November 1977 auch die Fotokopie einer Liste beilegte, in der die „Fahrzeuge, die als Taxi Verwendung finden“, und „andere Firmen-Kraftfahrzeuge“ genau festgehalten sind und in der eine Reihe von Fahrzeugen aufscheinen, bei denen die Angabe eines polizeilichen Kennzeichens fehlt. Daraus kann unschwer der Schluß gezogen werden, daß es sich hierbei um Fahrzeuge handelt, die nicht zum Verkehr zugelassen sind, und diese Fahrzeuge diejenigen sind, die der Beschwerdeführer als „Ersatzfahrzeuge“ bezeichnet. Die Behörde erster Instanz hat einen Auszug über die für das Taxiunternehmen des Beschwerdeführers derzeit (Stichtag 26. Jänner 1978) angemeldeten Fahrzeuge erstellt, durch den bestätigt erscheint, daß die Taxis, die der Beschwerdeführer in seiner Liste ohne polizeiliches Kennzeichen ausgewiesen hat, tatsächlich nicht zum Verkehr zugelassen sind. Es wäre daher Sache der belangten Behörde gewesen, zu ermitteln, ob der Beschwerdeführer wirklich „Ersatzfahrzeuge“ dieser Art besitzt. Hätte sich herausgestellt, daß dies der Fall ist, so wäre die begehrte Bewilligung nicht zu versagen gewesen, weil es dann offenkundig wäre, daß mit solchen „Ersatzfahrzeugen“ Probefahrten durchzuführen sind, zumal auch diese Fahrzeuge einer wiederkehrenden Überprüfung gemäß § 55 Abs. 1 lit. a und Abs. 2 KFG 1967 zu unterziehen sind und sie überdies in gewissen Zeitabständen eine fachgerechte Wartung in der betriebseigenen Werkstätte des Beschwerdeführers erfordern, um gegebenenfalls einsatzbereit zu sein. Hätte das von der belangten Behörde durchzuführende Ermittlungsverfahren das genannte Ergebnis erbracht, so hätte der Beschwerdeführer damit auch die Notwendigkeit der Durchführung von Probefahrten, wie sie der Gesetzgeber im Sinne des § 45 Abs. 1 zweiter und dritter Satz KFG 1967 verstanden wissen will, hinreichend glaubhaft gemacht. Es genügt hierfür die Wahrscheinlichkeit, daß solche Fahrten durchzuführen sind, das Gesetz verlangt hierbei nicht die Erbringung eines förmlichen Beweises von seiten des Antragstellers. Eine Verweisung auf den Gebrauch von Wechselkennzeichen ist unzulässig, wenn sämtliche Voraussetzungen des § 45 Abs. 3 KFG 1967 gegeben sind, weil für die Verwendung von Kraftfahrzeugen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, solange damit lediglich Probefahrten durchgeführt werden, keine Zulassung erforderlich ist, sondern dafür eigens die Möglichkeit der Erteilung einer gesonderten Bewilligung, die Gegenstand des Antrages des Beschwerdeführers ist, geschaffen wurde. Einer behördlichen Bewilligung im Sinne dieser Gesetzesstelle bedürfen nämlich nur Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen (oder Anhängern oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge). Wenn im Paragraph 45, Absatz 2, KFG 1967 von Probefahrten mit zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen die Rede ist, so gilt diese Bestimmung nur für diejenigen Personen, die bereits eine im Absatz eins, angeführte Bewilligung besitzen. Wenn der Beschwerdeführer über Veranlassung der belangten Behörde in seinem Schriftsatz vom 7. November 1977 einen konkreten Fall geschildert hat, in dem er ohne Probefahrtenkennzeichen nicht das Auslangen habe finden können, so war dieses Beispiel verfehlt, weil es zwei Kraftfahrzeuge mit Wechselkennzeichen betraf und es sich somit um zwei zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge handelte (Paragraph 41, Absatz 7,, Paragraph 48, Absatz 2, KFG 1967). Die belangte

Behörde hat sich lediglich mit diesem „Fall“ auseinandergesetzt, es aber unterlassen, das weitere Vorbringen des Beschwerdeführers zu berücksichtigen. Dieser hat schon in seinem Antrag vom 23. April 1976 und in der Berufung gegen den Bescheid der ersten Instanz auf das Vorhandensein von „Ersatzfahrzeugen“ hingewiesen. Dieses Vorbringen hat er in seinem Schriftsatz vom 7. November 1977 unter Bezugnahme darauf, daß Kraftfahrzeuge bekanntermaßen reparaturanfällig sind, sodaß er mehrere „Ersatzfahrzeuge“ benötige, sowie, daß auch diese zur behördlichen Überprüfung gebracht und zwischendurch immer wieder auf ihre Funktionstüchtigkeit (offenbar in der Werkstätte des Beschwerdeführers) geprüft werden müssen, ausdrücklich wiederholt. Nun bedeutet der Ausdruck „Ersatzfahrzeuge“ zwar nur, daß dies Fahrzeuge sind, die sozusagen in Reserve gehalten werden, um bei Ausfall eines anderen Fahrzeuges eingesetzt werden zu können, nicht aber zwangsläufig, daß diese Fahrzeuge nicht zum Verkehr zugelassen sind, sondern eine solche Zulassung erst im Bedarfsfalle erwirkt werden muß. Eine entsprechende Klarstellung erfolgte aber insofern, als der Beschwerdeführer seinem Schriftsatz vom 7. November 1977 auch die Fotokopie einer Liste beilegte, in der die „Fahrzeuge, die als Taxi Verwendung finden“, und „andere Firmen-Kraftfahrzeuge“ genau festgehalten sind und in der eine Reihe von Fahrzeugen aufscheinen, bei denen die Angabe eines polizeilichen Kennzeichens fehlt. Daraus kann unschwer der Schluß gezogen werden, daß es sich hiebei um Fahrzeuge handelt, die nicht zum Verkehr zugelassen sind, und diese Fahrzeuge diejenigen sind, die der Beschwerdeführer als „Ersatzfahrzeuge“ bezeichnet. Die Behörde erster Instanz hat einen Auszug über die für das Taxiunternehmen des Beschwerdeführers derzeit (Stichtag 26. Jänner 1978) angemeldeten Fahrzeuge erstellt, durch den bestätigt erscheint, daß die Taxis, die der Beschwerdeführer in seiner Liste ohne polizeiliches Kennzeichen ausgewiesen hat, tatsächlich nicht zum Verkehr zugelassen sind. Es wäre daher Sache der belangten Behörde gewesen, zu ermitteln, ob der Beschwerdeführer wirklich „Ersatzfahrzeuge“ dieser Art besitzt. Hätte sich herausgestellt, daß dies der Fall ist, so wäre die begehrte Bewilligung nicht zu versagen gewesen, weil es dann offenkundig wäre, daß mit solchen „Ersatzfahrzeugen“ Probefahrten durchzuführen sind, zumal auch diese Fahrzeuge einer wiederkehrenden Überprüfung gemäß Paragraph 55, Absatz eins, Litera a und Absatz 2, KFG 1967 zu unterziehen sind und sie überdies in gewissen Zeitabständen eine fachgerechte Wartung in der betriebseigenen Werkstätte des Beschwerdeführers erfordern, um gegebenenfalls einsatzbereit zu sein. Hätte das von der belangten Behörde durchzuführende Ermittlungsverfahren das genannte Ergebnis erbracht, so hätte der Beschwerdeführer damit auch die Notwendigkeit der Durchführung von Probefahrten, wie sie der Gesetzgeber im Sinne des Paragraph 45, Absatz eins, zweiter und dritter Satz KFG 1967 verstanden wissen will, hinreichend glaubhaft gemacht. Es genügt hiefür die Wahrscheinlichkeit, daß solche Fahrten durchzuführen sind, das Gesetz verlangt hiebei nicht die Erbringung eines förmlichen Beweises von seiten des Antragstellers. Eine Verweisung auf den Gebrauch von Wechselkennzeichen ist unzulässig, wenn sämtliche Voraussetzungen des Paragraph 45, Absatz 3, KFG 1967 gegeben sind, weil für die Verwendung von Kraftfahrzeugen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, solange damit lediglich Probefahrten durchgeführt werden, keine Zulassung erforderlich ist, sondern dafür eigens die Möglichkeit der Erteilung einer gesonderten Bewilligung, die Gegenstand des Antrages des Beschwerdeführers ist, geschaffen wurde.

Da sohin der Sachverhalt in wesentlichen Punkten einer Ergänzung bedarf und außerdem Verfahrensvorschriften außer acht gelassen wurden, bei deren Einhaltung die belangte Behörde zu einem anderen Bescheid hätte kommen können, war der angefochtene Bescheid, ohne daß auf das übrige Beschwerdevorbringen einzugehen ist, wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften gemäß § 42 Abs. 2 lit. c Z. 2 und 3 VwGG 1965 aufzuheben. Dabei konnte von der Durchführung der vom Beschwerdeführer beantragten Verhandlung gemäß § 39 Abs. 2 lit. c VwGG 1965 abgesehen werden. Da sohin der Sachverhalt in wesentlichen Punkten einer Ergänzung bedarf und außerdem Verfahrensvorschriften außer acht gelassen wurden, bei deren Einhaltung die belangte Behörde zu einem anderen Bescheid hätte kommen können, war der angefochtene Bescheid, ohne daß auf das übrige Beschwerdevorbringen einzugehen ist, wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften gemäß Paragraph 42, Absatz 2, Litera c, Ziffer 2, und 3 VwGG 1965 aufzuheben. Dabei konnte von der Durchführung der vom Beschwerdeführer beantragten Verhandlung gemäß Paragraph 39, Absatz 2, Litera c, VwGG 1965 abgesehen werden.

Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 und 48 Abs. 1 lit. a und b VwGG 1965 in Verbindung mit Art. 1 B Ziff. 1 der Verordnung des Bundeskanzlers vom 31. Oktober 1977, BGBl. Nr. 542. Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die Paragraphen 47 und 48 Absatz eins, Litera a und b VwGG 1965 in Verbindung mit Artikel eins, B Ziff. 1 der Verordnung des Bundeskanzlers vom 31. Oktober 1977, Bundesgesetzblatt, Nr. 542.

Wien, am 16. Mai 1980

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1980:1979001189.X00

Im RIS seit

09.10.2003

Zuletzt aktualisiert am

16.06.2023

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at