

TE OGH 2025/2/25 1Ob186/24w

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 25.02.2025

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Dr. Musger als Vorsitzenden sowie die Hofrätinnen und Hofräte Mag. Dr. Wurdinger, Mag. Wessely-Kristöfel, Dr. Parzmayr und Dr. Pfurtscheller als weitere Richterinnen und Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Mag. R*, Rechtsanwalt, *, gegen die beklagte Partei Republik Österreich (Bund), vertreten durch die Finanzprokuratur in Wien, wegen 15.544,60 EUR sA, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht vom 8. August 2024, GZ 14 R 77/24g-22, mit dem das Urteil des Landesgerichts für Zivilrechtssachen Wien vom 29. März 2024, GZ 70 Cg 18/23s-16, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird teilweise Folge gegeben.

Die angefochtene Entscheidung wird dahin abgeändert, dass das Urteil lautet:

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei 2.214,04 EUR samt 4 % Zinsen seit 25. 10. 2020 binnen 14 Tagen zu zahlen.

Das Mehrbegehren, die beklagte Partei sei schuldig, der klagenden Partei 13.330,56 EUR samt 4 % Zinsen seit 24. 7. 2020 sowie 4 % Zinsen aus 2.214,04 EUR vom 24. 7. 2020 bis 24. 10. 2020 zu zahlen, wird abgewiesen.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit 3.033,76 EUR bestimmten Kosten des Verfahrens aller drei Instanzen binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

[1] Der Kläger kaufte im Jänner 2020 ein in Deutschland für den US-Markt hergestelltes Fahrzeug, das in den USA erstzugelassen und dann nach Deutschland importiert und dort im Juli 2018 nach § 21 (deutsche) StVZO einzelgenehmigt worden war. Der Kläger importierte dieses Fahrzeug nach Österreich und ersuchte die zuständige Landsfahrzeugprüfstelle (kurz: LFP) mit Mail vom 22. 1. 2020 „um einen Termin zwecks Einzelgenehmigung. Das Fahrzeug war in Deutschland bereits zugelassen, wo ich e[s] gekauft habe. Ich[sic] das dann nicht ein Fall von freiem Warenverkehr? Siehe Unterlagen beiliegend.“ Angeschlossen waren Scans der (deutschen) Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II sowie der Ankaufsrechnung des Fahrzeugs. [1] Der Kläger kaufte im Jänner 2020 ein in Deutschland für den US-Markt hergestelltes Fahrzeug, das in den USA erstzugelassen und dann nach Deutschland importiert und dort im Juli 2018 nach Paragraph 21, (deutsche) StVZO einzelgenehmigt worden war. Der Kläger importierte dieses Fahrzeug nach Österreich und ersuchte die zuständige Landsfahrzeugprüfstelle (kurz: LFP) mit Mail vom 22. 1. 2020 „um einen Termin zwecks Einzelgenehmigung. Das Fahrzeug war in Deutschland bereits zugelassen, wo ich e[s] gekauft habe. Ich

[sic] das dann nicht ein Fall von freiem Warenverkehr? Siehe Unterlagen beiliegend.“ Angeschlossen waren Scans der (deutschen) Zulassungsbescheinigung Teil römisch eins und Teil römisch zwei sowie der Ankaufsrechnung des Fahrzeugs.

[2] Die LFP antwortete am 31. 1. 2020, dass der Kläger „mit den Originalen Fahrzeugdokumenten zu uns kommen den Antrag stellen und sich einen Termin zur Fahrzeugvorführung ausmachen [müsste]. Ebenso benötigen wir vom Fahrzeughersteller ein Technisches Datenblatt.“

[3] Der Kläger replizierte darauf mit Mail:

„Als Anwalt darf ich Originale für das Grundbuch und Firmenbuch einscannen. Ich bringe Ihnen die Originale sicher auch mit, ich kann nur keinen Mehrwert für eine Terminvergabe erkennen. Das hat auch im AVG keine Rechtsgrundlage. Ich brauche für das Fahrzeug, das in meinem Wochenendhaus steht, auch ein Überstellungskennzeichen, weil das Fahrzeug natürlich derzeit nicht angemeldet ist. Ich würde daher schon um einen Termin auf diesem Weg ersuchen.

Wie Sie aus den übermittelten Unterlagen ersehen können, hat das Fahrzeug bereits eine Zulassung in der EU gehabt. Es wäre mir neu [...] dass ein solches Datenblatt benötigt wird. [...]

Ich denke man könnte allenfalls die Zulassungsunterlagen von der deutschen Behörde beantragen, da bin ich aber nicht Partei, im Rahmen der Amtshilfe wäre das wohl möglich.

Ich werde versuchen das Gutachten zu bekommen, wenn das hilft. Aber genau genommen wäre das für die Begutachtung durch Ihre Behörde von mir nicht forderbar.

Wenn ich mich irren sollte – darf ich höflich ersuchen – um die Rechtsgrundlage wonach der Hersteller mir ein technisches Datenblatt geben muss.“

[4] Die Antwort des Leiters der LFP lautete:

„Gemäß § 22 KDV sind für eine Einzelgenehmigung Beilagen erforderlich. Insbesondere die Nachweise gemäß Anlage 3e bis 3i können sich aus verschiedenen Unterlagen ergeben. Je nach Ursprungsland finden sich diese teilweise in den Zulassungs- oder Genehmigungsdokumenten, dem COC oder können diese auch vom Hersteller bestätigt werden. Insofern empfehlen wir die Einholung eines Datenblatts beim Hersteller. Jeder andere Weg der Beschaffung der erforderlichen Beilagen ist natürlich ebenso zulässig. Unsere Aufgabe besteht in der Prüfung der vorgelegten Nachweise und nicht in deren Beschaffung.“ „Gemäß Paragraph 22, KDV sind für eine Einzelgenehmigung Beilagen erforderlich. Insbesondere die Nachweise gemäß Anlage 3e bis 3i können sich aus verschiedenen Unterlagen ergeben. Je nach Ursprungsland finden sich diese teilweise in den Zulassungs- oder Genehmigungsdokumenten, dem COC oder können diese auch vom Hersteller bestätigt werden. Insofern empfehlen wir die Einholung eines Datenblatts beim Hersteller. Jeder andere Weg der Beschaffung der erforderlichen Beilagen ist natürlich ebenso zulässig. Unsere Aufgabe besteht in der Prüfung der vorgelegten Nachweise und nicht in deren Beschaffung.

[...]

Den Antrag können Sie online stellen:

https://*

Die Beibringung eines Datenblatts empfehlen wir vorab, da erfahrungsgemäß die erforderlichen Nachweise nicht in den deutschen Fahrzeugdokumenten enthalten sind.

[...]“

[5] In der Folge beschaffte der Kläger beim Generalimporteur des Fahrzeugherstellers das technische Datenblatt, wofür er 300 EUR bezahlte.

[6] Am 16. 3. 2020 stellte er online einen Antrag auf Einzelgenehmigung des Fahrzeugs. Beigelegt waren das technische Datenblatt, der Kaufvertrag und eine Datei „Zulassungsunterlagen Deutschland“.

[7] Auf elektronische Rückfrage des Klägers, ob „bei Ihnen irgendein Betrieb zwecks Sichtung und Freischaltung des Fahrzeugs“ sei, erklärte ihm ein Mitarbeiter der LFP per Mail am 31. 3. 2020:

„Ihr Fahrzeug muss vorgeführt und Einzelgenehmigt werden.

Leider werden aufgrund der Aktuellen Situation aber keine Termine hierfür vergeben.

Sobald wir Termine vergeben setzen wir uns mit ihnen in Verbindung.

[...]“

[8] Dem Einwand des Klägers, „es wäre ein dringender Fall wegen der Zulassung“, entgegnete der Leiter der LFP am 2. 4. 2020:

„Auf Grund der Ausgangssperre ist der Parteienverkehr * eingestellt. Ausgenommen davon sind Notfälle im öffentlichen Interesse wie zB die Genehmigung von Rettungsfahrzeugen.

Abweichend von dieser generellen Vorgabe, bieten wir an, Genehmigungsfahrzeuge bei uns abzustellen. Diese überprüfen wir dann nach mind 3 Tagen 'Abkühlzeit'.

Die Kommunikation erfolgt dabei ausschließlich elektronisch. Sollten Sie diese Variante in Anspruch nehmen wollen, ersuche ich um vorige Kontaktaufnahme. Die Schlüssel und Dokumentübergabe erfolgt dabei über eine Box in der Eingangsschleuse.

Anmerken möchte ich diesbezüglich noch, dass soweit mir bekannt, die Zulassungsstellen derzeit auch nur einen Notbetrieb für systemrelevante Fahrzeuge haben und eine Benützung öffentlicher Verkehrsmittel für die Rückfahrt von der Prüfstelle nicht zulässig wäre.“

[9] Nach einem weiteren E-Mailverkehr zwischen dem Kläger und dem Leiter der LFP, in dem im Wesentlichen die mit dem Coronavirus verbundene Ansteckungsgefahr diskutiert wurde, fragte der Kläger an, ob ein Termin am Gründonnerstag möglich wäre. Daraufhin erklärte der Leiter der LFP am 8. 4. 2020, dass bis auf Weiteres in ganz Österreich nur noch „systemrelevante“ Fahrzeuge genehmigt würden.

[10] Es folgten zwei weitere Mails des Klägers an den Leiter der LFP, wobei er darauf hinwies,

„dass das Fahrzeug in Deutschland bereits zugelassen war. Dass ich noch einmal eine Zulassung brauche scheint mir deutlich nicht der Warenverkehrsfreiheit gemäß der Judikatur des EuGH seit Dassonville zu entsprechen - also seit 25 Jahren. Das Fahrzeug ist eine Ware - noch dazu gebaut in Deutschland - die am gemeinsamen Markt bereits amtlich zugelassen war und gefahren ist. Vielleicht könnte diesem rechtlich relevanten Aspekt Folge geleistet werden. Ich beantrage daher die Ausstellung der Genehmigung. Unterlagen liegen Ihrer Behörde gescannt vor.“

[11] Unter einem verfasste der Kläger ein Mail an die Volksanwaltschaft, mit dem er die Prüfung dieses Vorgangs anregte.

[12] Mit Mail vom 15. 4. 2020 forderte die LFP vom Kläger bis 15. 5. 2020 unter Androhung der Zurückweisung seines Antrags „folgende Unterlagen gemäß § 22 KDV“ an: [12] Mit Mail vom 15. 4. 2020 forderte die LFP vom Kläger bis 15. 5. 2020 unter Androhung der Zurückweisung seines Antrags „folgende Unterlagen gemäß Paragraph 22, KDV“ an:

„Name des Herst u Type der Antriebsmaschine, die zulassungsrelevanten Daten hinsichtlich Herst u Type der Antriebsmaschine und Angabe der Basis- und Änderungsrichtlinie des Geräuschpegels, die Art der Kraftübertragung, die Anzahl und Art der Bremsanlagen“

[13] Daraufhin ersuchte der Kläger einerseits den Generalimporteure um Ergänzung des technischen Datenblatts und wies andererseits die LFP noch einmal darauf hin, dass das Fahrzeug in Deutschland nach US-Import bereits zugelassen wurde. Schließlich leitete er am 20. 4. 2020 ein Mail des Generalimporteurs mit weiteren Informationen an die LFP weiter.

[14] Am 29. 4. 2020 informierte der Leiter der LFP den Kläger, dass sein „Ansinnen der Anerkennung der deutschen EG und die Vermeidung der Fahrzeugvorführung an die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde herangetragen“ worden sei und folgende Antwort eingegangen sei:

„Für den – vermutlich selten vorkommenden – Fall, dass wirklich alle Bestimmungen der RL 2007/46/EG ohne Ausnahmen bei der deutschen Einzelgenehmigung eingehalten wurden, wäre nach § 31a Abs 6 erster und zweiter Satz vorzugehen. Dabei wäre dann keine Einzelgenehmigung zu erteilen, sondern die ausländische Einzelgenehmigung anzuerkennen und die Daten in die CDB einzutragen. Wenn dann noch ein Gutachten gem RL 2014/45/EU vorliegt und

dieses innerhalb der Fristen des § 57a Abs 3 liegt, müsste man das Fahrzeug wirklich nicht vorführen. [...] Wenn in Deutschland nach alternativen (nationalen) Vorschriften oder mit Ausnahmen genehmigt wurde, wäre es ohnehin eine 'normale' EG mit Gutachten des § 125 SV. „Für den – vermutlich selten vorkommenden – Fall, dass wirklich alle Bestimmungen der RL 2007/46/EG ohne Ausnahmen bei der deutschen Einzelgenehmigung eingehalten wurden, wäre nach Paragraph 31 a, Absatz 6, erster und zweiter Satz vorzugehen. Dabei wäre dann keine Einzelgenehmigung zu erteilen, sondern die ausländische Einzelgenehmigung anzuerkennen und die Daten in die CDB einzutragen. Wenn dann noch ein Gutachten gem RL 2014/45/EU vorliegt und dieses innerhalb der Fristen des Paragraph 57 a, Absatz 3, liegt, müsste man das Fahrzeug wirklich nicht vorführen. [...] Wenn in Deutschland nach alternativen (nationalen) Vorschriften oder mit Ausnahmen genehmigt wurde, wäre es ohnehin eine 'normale' EG mit Gutachten des Paragraph 125, SV.

Eine reine Dateneintragung ohne Fahrzeugbesichtigung wäre somit theoretisch möglich. In diesem Falle bräuchten wir allerdings den deutschen Einzelgenehmigungsbogen. Sofern sich aus dem ergibt, dass keine Ausnahmen in Anspruch genommen worden sind und die deutsche Überprüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit noch innerhalb der § 57a Fristen liegt, könnten wir im Sinne des § 31a Abs 6 KFG vorgehen. Bisher ist uns so ein Fall bei einem Importfahrzeug aber noch nie untergekommen. Die vorliegenden Unterlagen sprechen auch dagegen. Eine reine Dateneintragung ohne Fahrzeugbesichtigung wäre somit theoretisch möglich. In diesem Falle bräuchten wir allerdings den deutschen Einzelgenehmigungsbogen. Sofern sich aus dem ergibt, dass keine Ausnahmen in Anspruch genommen worden sind und die deutsche Überprüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit noch innerhalb der Paragraph 57 a, Fristen liegt, könnten wir im Sinne des Paragraph 31 a, Absatz 6, KFG vorgehen. Bisher ist uns so ein Fall bei einem Importfahrzeug aber noch nie untergekommen. Die vorliegenden Unterlagen sprechen auch dagegen.

Bitte geben Sie uns Bescheid, ob Sie den Weg des § 31 a Abs 6 versuchen oder bei der klassischen EG gemäß § 31 bzw § 34 bleiben möchten.“ Bitte geben Sie uns Bescheid, ob Sie den Weg des Paragraph 31, a Absatz 6, versuchen oder bei der klassischen EG gemäß Paragraph 31, bzw Paragraph 34, bleiben möchten.“

[15] Der Kläger antwortete, dass er die Beibringung eines neuen § 57a KFG Gutachtens für zweckmäßig und rechtlich gedeckt halte, fragte aber, worin der Leiter das „Dagegen sprechen die Unterlagen“ sehe; sofern eine Behörde das Fahrzeug als gleichwertig zugelassen habe, könne doch „das nach Verkauf in der EU nicht noch einmal losgehen“. [15] Der Kläger antwortete, dass er die Beibringung eines neuen Paragraph 57 a, KFG Gutachtens für zweckmäßig und rechtlich gedeckt halte, fragte aber, worin der Leiter das „Dagegen sprechen die Unterlagen“ sehe; sofern eine Behörde das Fahrzeug als gleichwertig zugelassen habe, könne doch „das nach Verkauf in der EU nicht noch einmal losgehen“.

Der Leiter der LFP meinte daraufhin:

„Für eine § 31 a Abs 6 Bewilligung bräuchten wir den nicht vorliegenden deutschen Genehmigungsbogen gemäß Einzelgenehmigungsverfahren der der RL 2007/46/EG.“ „Für eine Paragraph 31, a Absatz 6, Bewilligung bräuchten wir den nicht vorliegenden deutschen Genehmigungsbogen gemäß Einzelgenehmigungsverfahren der der RL 2007/46/EG.

'Dagegen' spricht die erkennbare Anwendung von alternativen Anforderungen (Ausnahmen) zB für das Abgasverhalten. Für ihr Fahrzeug liegt ein LEV II Nachweis vor, dem nur über die Alternativen eine Euro Stufe zugeordnet werden kann. [...] "Dagegen' spricht die erkennbare Anwendung von alternativen Anforderungen (Ausnahmen) zB für das Abgasverhalten. Für ihr Fahrzeug liegt ein LEV römisch zwei Nachweis vor, dem nur über die Alternativen eine Euro Stufe zugeordnet werden kann. [...]"

[16] Es folgte eine weitere Korrespondenz, im Zuge derer der Kläger dem Leiter der LFP unter anderem das Gutachten zur Erlangung einer Einzelbetriebserlaubnis gemäß § 21 (deutsche) StVZO des TÜV Süd übermittelte. [16] Es folgte eine weitere Korrespondenz, im Zuge derer der Kläger dem Leiter der LFP unter anderem das Gutachten zur Erlangung einer Einzelbetriebserlaubnis gemäß Paragraph 21, (deutsche) StVZO des TÜV Süd übermittelte.

[17] Der Leiter der LFP erklärte dem Kläger am 7. 5. 2020:

„Wie ich Ihnen schon geschrieben habe, gäbe es die theoretische Möglichkeit einer vorführungslosen Variante und habe ich Sie um Auskunft ersucht, ob Sie diesen Weg gehen wollen.

[...]

Die Beschaffung des Einzelgenehmigungsbogens bei der deutschen Behörde durch uns ist im Kraftfahrrecht nicht vorgesehen und kann durch ein Schreiben der Kommission nicht ausgelöst werden. Abgesehen davon, wäre dies

sicher nicht in Ihrem zeitlichen Interesse.

Gemäß der vorab Prüfung der Unterlagen besteht keine Aussicht auf eine positive Erledigung im Sinne des § 31a Abs 6. Gemäß der vorab Prüfung der Unterlagen besteht keine Aussicht auf eine positive Erledigung im Sinne des Paragraph 31 a, Absatz 6,

Wenn Sie dennoch den Weg des § 31a Abs 6 gehen möchten, ersuche ich Sie uns dies bekannt zu geben. Wenn Sie dennoch den Weg des Paragraph 31 a, Absatz 6, gehen möchten, ersuche ich Sie uns dies bekannt zu geben.

Wir gehen derzeit von einem Verfahren nach § 34 KFG aus. [...] Wir gehen derzeit von einem Verfahren nach Paragraph 34, KFG aus. [...]"

[18] Der Kläger bestätigte daraufhin „mangels Erledigungsmöglichkeit auf anderem Weg“ einen Termin zur Vorführung des Fahrzeugs. Er besorgte für die Überstellung des Fahrzeugs Überstellungskennzeichen und fuhr am 11. 5. 2020 mit dem Fahrzeug zur Prüfstelle hin und retour. Nach Prüfung der vorliegenden Unterlagen sowie des Fahrzeugs durch einen Sachverständigen der LFP wurde ein positives Gutachten gemäß § 57a Abs 4 KFG ausgestellt. Beim Fahrzeug wurde auch ein Abgastest durchgeführt und dabei vom Sachverständigen festgestellt, dass das Fahrzeug die Voraussetzungen von EURO 5 erfüllte. [18] Der Kläger bestätigte daraufhin „mangels Erledigungsmöglichkeit auf anderem Weg“ einen Termin zur Vorführung des Fahrzeugs. Er besorgte für die Überstellung des Fahrzeugs Überstellungskennzeichen und fuhr am 11. 5. 2020 mit dem Fahrzeug zur Prüfstelle hin und retour. Nach Prüfung der vorliegenden Unterlagen sowie des Fahrzeugs durch einen Sachverständigen der LFP wurde ein positives Gutachten gemäß Paragraph 57 a, Absatz 4, KFG ausgestellt. Beim Fahrzeug wurde auch ein Abgastest durchgeführt und dabei vom Sachverständigen festgestellt, dass das Fahrzeug die Voraussetzungen von EURO 5 erfüllte.

[19] Am 12. 5. 2020 schrieb der Sachverständige dem Kläger, dass

„für die Ausfertigung des Bescheides [...] noch die Vorlage der orig deutschen Zulassungsbescheinigung Teil-II und des orig Herstellerdatenblatts erforderlich [ist]. Ich schlage vor, sie kommen am Montag 18. 5. 2020 um 8.00h mit den orig Unterlagen vorbei und nach Vorlage dieser können wir den Bescheid ausfertigen.“

[20] Der Kläger antwortete:

„diese Vorgehensweise ist rechtswidrig. Ich habe Ihnen die von der Behörde in Deutschland übersandten Aktenoriginale gestern ausgehändigt. Ihr Amtsleiter weigert sich ohnedies diese Unterlagen anzuerkennen.

Mein neuerliches persönliches Erscheinen kann nicht verlangt werden.

Nachdem hier seit 3 Monaten hin- und hergeschrieben wird, bin ich definitiv nicht mehr bereit auch nur einen gesetzwidrig verlangten weiteren unnötigen Schritt zu tun.“

[21] Der Leiter der LFP teilte dem Kläger daraufhin mit:

„Übergeben haben Sie uns am Montag eine Kopie der Begutachtung nach § 21 StVZO. Dabei handelt es sich nicht um einen Einzelgenehmigungsbogen im Sinne der RL 2007/46. [...] Das Fahrzeug ist somit auch in Deutschland mit einer nationalen Ausnahmegenehmigung zugelassen worden.“ Übergeben haben Sie uns am Montag eine Kopie der Begutachtung nach Paragraph 21, StVZO. Dabei handelt es sich nicht um einen Einzelgenehmigungsbogen im Sinne der RL 2007/46. [...] Das Fahrzeug ist somit auch in Deutschland mit einer nationalen Ausnahmegenehmigung zugelassen worden.

[...]

Wenn in Deutschland nach alternativen (nationalen) Vorschriften oder mit Ausnahmen genehmigt wurde, wäre es ohnehin eine 'normale' EG mit Gutachten des § 125 SV. Wenn in Deutschland nach alternativen (nationalen) Vorschriften oder mit Ausnahmen genehmigt wurde, wäre es ohnehin eine 'normale' EG mit Gutachten des Paragraph 125, SV.

Es bleibt somit für ihr Fahrzeug nur die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung gemäß 34 KFG, wobei wir im Rahmen des Gleichwertigkeitserlasses in Bezug auf die strengen alternativen Anforderungen der RL 2007/46 sehr kulant vorgehen. Die Datengrundlage für diese Genehmigung gemäß § 22 KDV stellt die deutsche Zulassung und das Datenblatt des Herstellers dar. Unsere Daten in der Genehmigung stützen sich auf diesen Unterlagen, weshalb wir

diese immer im Original benötigen. Es bleibt somit für ihr Fahrzeug nur die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 KFG, wobei wir im Rahmen des Gleichwertigkeitserlasses in Bezug auf die strengen alternativen Anforderungen der RL 2007/46 sehr kulant vorgehen. Die Datengrundlage für diese Genehmigung gemäß Paragraph 22, KDV stellt die deutsche Zulassung und das Datenblatt des Herstellers dar. Unsere Daten in der Genehmigung stützen sich auf diesen Unterlagen, weshalb wir diese immer im Original benötigen.

[...]

Gerne können Sie uns diese Unterlagen auch am Postweg übermitteln.“

[22] Der Kläger antwortete, dass er die Unterlagen aus Deutschland bereits mehrfach übermittelt habe. Der Leiter der LFP meinte daraufhin:

„Das Kind ist nach der Fahrzeugprüfung am Montag in trockenen Tüchern. Der Bescheid ist vorgedruckt, es fehlen nur noch die Originalunterlagen. Wenn Sie uns diese per Post übermitteln, ist in zwei, drei Arbeitstagen alles erledigt.

Wir sind auf Grund Ihres Antrags vom 16. März 2020 auf Typisierung in Verbindung mit den Beilagen implizit von einem Ausnahmeantrag gemäß § 34 ausgegangen. Auf mehrmalige Nachfrage, ob Sie den Weg des § 31 a Abs 6 KFG gehen möchten, haben Sie nicht reagiert. Falls Sie den Antrag auf einen gemäß § 31 a Abs 6 ändern möchten, wäre dies jederzeit möglich. In diesem Fall bräuchten wir den Einzelgenehmigungsbogen gemäß der RL 2007/46. Laut KFG und KDV ist nicht vorgesehen, dass wir diesen beschaffen. Unabhängig davon wäre dies aus zeitlichen Gründen sicher nicht in Ihren Interesse. Aus sachlichen und terminlichen Gründen rate ich Ihnen von diesem Weg ab. Wir sind auf Grund Ihres Antrags vom 16. März 2020 auf Typisierung in Verbindung mit den Beilagen implizit von einem Ausnahmeantrag gemäß Paragraph 34, ausgegangen. Auf mehrmalige Nachfrage, ob Sie den Weg des Paragraph 31, a Absatz 6, KFG gehen möchten, haben Sie nicht reagiert. Falls Sie den Antrag auf einen gemäß Paragraph 31, a Absatz 6, ändern möchten, wäre dies jederzeit möglich. In diesem Fall bräuchten wir den Einzelgenehmigungsbogen gemäß der RL 2007/46. Laut KFG und KDV ist nicht vorgesehen, dass wir diesen beschaffen. Unabhängig davon wäre dies aus zeitlichen Gründen sicher nicht in Ihren Interesse. Aus sachlichen und terminlichen Gründen rate ich Ihnen von diesem Weg ab.

[...]

Euro 5 ist nicht nachgewiesen! Porsche hat als Abgasklasse LEV 2 angegeben. Wie vorher dargestellt, kann diese US Abgasklasse über eine Ausnahme als gleichwertig zu Euro 5 anerkannt werden. Für einen Nachweis müsste das Fahrzeug von einem Prüfinstitut gemäß der Abgasrichtlinie im Rahmen eines Fahrzykluses gemessen werden. Meines Wissens nach kann das zB die TU Wien und kostet ca 10.000 Euro.“

[23] Der Kläger leitete noch am selben Tag unter anderem zwei Mails der deutschen Behörde samt Einzelbetriebserlaubnis und Begutachtung an den Leiter der LFP weiter. Am 5. 6. 2020 urgierte er per Mail den Bescheid.

[24] Am 10. 6. 2020 legte er die Originaldokumente (Teil 1 und 2 der deutschen Zulassungsbescheinigung, Herstellerdatenblatt im Original) persönlich bei der LFP vor.

[25] Am 10. 6. 2020 erließ die LFP den Einzelgenehmigungsbescheid aufgrund der §§ 28 und 34 KFG und führte an: „Ausnahmetatbestand: besondere Gegebenheit – Technische Gleichwertigkeit“. Unter „Abgasverfahren nach (Basisrichtlinie i.d.F), Abgaskl“ ist im Gutachten angeführt: „California LEV2 / - / Euro 5“ [25] Am 10. 6. 2020 erließ die LFP den Einzelgenehmigungsbescheid aufgrund der Paragraphen 28 und 34 KFG und führte an: „Ausnahmetatbestand: besondere Gegebenheit – Technische Gleichwertigkeit“. Unter „Abgasverfahren nach (Basisrichtlinie i.d.F), Abgaskl“ ist im Gutachten angeführt: „California LEV2 / - / Euro 5“

[26] Der Kläger begehrt von der Beklagten Schadenersatz für die Kosten der Korrespondenz mit der LFP, dem Generalimporteur und der Volksanwaltschaft (14.654,70 EUR brutto), die Fahrtkosten für die Vorführung des Fahrzeugs (489,90 EUR brutto) zuzüglich der Kosten für die Überstellungskennzeichen (100 EUR brutto) und die Kosten für die Ausstellung des technischen Datenblattes (300 EUR). Die LFP habe entgegen dem eindeutigen EU-Recht und der Rechtsprechung des EuGH die in Deutschland erfolgte Zulassung nicht ohne Weiteres anerkannt, sondern ein vollständiges Zulassungsverfahren durchgeführt. Durch die unververtretbare Vorgangsweise der LFP seien dem Kläger der geltend gemachte Aufwand und die eingeklagten Kosten entstanden.

[27] Die Beklagte bestreitet. Da das Fahrzeug in Deutschland nicht nach der RL 2007/46/EG, sondern nach nationalen Vorschriften genehmigt worden sei, sei die Durchführung eines nationalen Genehmigungsverfahrens nach den Bestimmungen der §§ 31, 34 KFG durch die LFP zwingend erforderlich und daher rechtskonform, zumindest aber vertretbar gewesen. Der Kläger selbst habe im Übrigen den Antrag offenbar auf §§ 31, 34 KFG und nicht auf § 31a Abs 6 KFG gestützt. Jedenfalls habe er seine Rettungsobliegenheit verletzt, weil er, so er von der Zulässigkeit einer Einzelgenehmigung nach § 31a KFG ausgegangen sei, den erteilten Einzelgenehmigungsbescheid hätte bekämpfen müssen. Im Übrigen wurde das Klagebegehren der Höhe nach bestritten. [27] Die Beklagte bestreitet. Da das Fahrzeug in Deutschland nicht nach der RL 2007/46/EG, sondern nach nationalen Vorschriften genehmigt worden sei, sei die Durchführung eines nationalen Genehmigungsverfahrens nach den Bestimmungen der Paragraphen 31, 34, KFG durch die LFP zwingend erforderlich und daher rechtskonform, zumindest aber vertretbar gewesen. Der Kläger selbst habe im Übrigen den Antrag offenbar auf Paragraphen 31, 34, KFG und nicht auf Paragraph 31 a, Absatz 6, KFG gestützt. Jedenfalls habe er seine Rettungsobliegenheit verletzt, weil er, so er von der Zulässigkeit einer Einzelgenehmigung nach Paragraph 31 a, KFG ausgegangen sei, den erteilten Einzelgenehmigungsbescheid hätte bekämpfen müssen. Im Übrigen wurde das Klagebegehren der Höhe nach bestritten.

[28] Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab.

[29] Der Kläger habe seinen Antrag bei der LFP selbst auf §§ 31, 34 KFG und nicht auf § 31a Abs 6 KFG gestützt. Er sei auch auf die Möglichkeit einer Umstellung des Antrags hingewiesen worden, habe dies aber abgelehnt, woraufhin sein Antrag antragsgemäß bearbeitet und bewilligt worden sei. Die eingeklagten Kosten seien daher kein Rettungsaufwand. Der Kläger habe es bewusst bei einem aus seiner Sicht unrichtigen Antrag belassen. Eine Umstellung wäre ihm zumutbar gewesen, selbst wenn man davon ausginge, dass das Verfahren in diesem Fall länger gedauert hätte, weil er das Fahrzeug ohne Anfall von Kosten in seiner eigenen Garage hätte einstellen können. [29] Der Kläger habe seinen Antrag bei der LFP selbst auf Paragraphen 31, 34, KFG und nicht auf Paragraph 31 a, Absatz 6, KFG gestützt. Er sei auch auf die Möglichkeit einer Umstellung des Antrags hingewiesen worden, habe dies aber abgelehnt, woraufhin sein Antrag antragsgemäß bearbeitet und bewilligt worden sei. Die eingeklagten Kosten seien daher kein Rettungsaufwand. Der Kläger habe es bewusst bei einem aus seiner Sicht unrichtigen Antrag belassen. Eine Umstellung wäre ihm zumutbar gewesen, selbst wenn man davon ausginge, dass das Verfahren in diesem Fall länger gedauert hätte, weil er das Fahrzeug ohne Anfall von Kosten in seiner eigenen Garage hätte einstellen können.

[30] Das Berufungsgericht gab der Berufung des Klägers nicht Folge.

[31] Das Erstgericht habe den Anspruch des Klägers verneint, da er auf die Möglichkeit einer Umstellung des Antrags hingewiesen worden sei, dies aber abgelehnt habe. Dabei habe es übersehen, dass dieser Einwand jedenfalls nicht die bis zu diesem Zeitpunkt bereits angefallenen Verfahrenskosten umfassen könnte. Darauf komme es aber nicht mehr an.

[32] Aus dem Gutachten zur Erlangung einer Einzelbetriebserlaubnis in Deutschland folge, dass eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 70 (deutsche) StVZO erforderlich gewesen sei. Diese habe die Wegfahrsperre betroffen, deren Übereinstimmung mit der RL 74/61/EWG nicht nachgewiesen gewesen sei. [32] Aus dem Gutachten zur Erlangung einer Einzelbetriebserlaubnis in Deutschland folge, dass eine Ausnahmegenehmigung gemäß Paragraph 70, (deutsche) StVZO erforderlich gewesen sei. Diese habe die Wegfahrsperre betroffen, deren Übereinstimmung mit der RL 74/61/EWG nicht nachgewiesen gewesen sei.

[33] Nach der vom Kläger zitierten Entscheidung des EuGH C-524/07 seien Fahrzeuge, die bereits in einem Mitgliedstaat der EU zugelassen gewesen seien, grundsätzlich wie in Österreich zugelassene Fahrzeuge zu behandeln. Lediglich bei Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat aufgrund einer nationalen Ausnahme zugelassen worden seien, existiere auch nach Ansicht des EuGH ein Spielraum, ob diese Ausnahme anerkannt werde oder nicht. Die Verkehrs- und Betriebssicherheit sei jedenfalls zu berücksichtigen.

[34] Da das Fahrzeug in Deutschland mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 (deutsche) StVZO zugelassen worden sei, sei es somit zulässig gewesen, dass die österreichischen Behörden die Zulassung nicht ohne Weiteres anerkannt, sondern ein Verfahren entsprechend den Bestimmungen des KFG 1967 durchgeführt hätten. [34] Da das Fahrzeug in Deutschland mit einer Ausnahmegenehmigung nach Paragraph 70, (deutsche) StVZO zugelassen worden sei, sei es somit zulässig gewesen, dass die österreichischen Behörden die Zulassung nicht ohne Weiteres anerkannt, sondern ein Verfahren entsprechend den Bestimmungen des KFG 1967 durchgeführt hätten.

[35] An diesem Ergebnis ändere auch die vom Kläger ins Treffen geführte „Erläuternde Mitteilung zu den Zulassungsverfahren für Kraftfahrzeuge, die aus einem Mitgliedstaat in einen anderen verbracht werden“ nichts. Schon aus der Mitteilung selbst ergebe sich, dass ihr keine verbindliche Wirkung zukomme.

[36] Der Kläger vermöge insgesamt nicht aufzuzeigen, dass das Vorgehen der Behörden im Anlassverfahren unvertretbar rechtswidrig gewesen wäre.

[37] Das Berufungsgericht ließ die ordentliche Revision nachträglich zu, weil der Oberste Gerichtshof zu den Bestimmungen der §§ 31 ff KFG 1967 im Zusammenhalt mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben und der Rechtsprechung des EuGH bislang nicht Stellung genommen habe und die Auslegung dieser Vorgaben auch Rückwirkung auf die Beurteilung der Vertretbarkeit habe. [37] Das Berufungsgericht ließ die ordentliche Revision nachträglich zu, weil der Oberste Gerichtshof zu den Bestimmungen der Paragraphen 31, ff KFG 1967 im Zusammenhalt mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben und der Rechtsprechung des EuGH bislang nicht Stellung genommen habe und die Auslegung dieser Vorgaben auch Rückwirkung auf die Beurteilung der Vertretbarkeit habe.

Rechtliche Beurteilung

[38] Die vom Kläger erhobene – von der Beklagten beantwortete – Revision ist zur Klarstellung der Rechtslage zulässig. Sie ist auch teilweise berechtigt.

[39] 1. Der Kläger stützt seinen Anspruch gegen die Republik Österreich auf Amtshaftung und Staatshaftung wegen unvertretbarer Missachtung und Bruchs von EU-Recht durch Vollzugsorgane des Bundes.

[40] 1.1. Ein Amtshaftungsanspruch setzt gemäß § 1 Abs 1 AHG ein rechtswidriges und schuldhaftes Organverhalten voraus (1 Ob 85/18h mwN). Er kann auch dadurch entstehen, dass ein inländisches Organ unmittelbar anzuwendendes Unionsrecht vorwerfbar nicht oder nicht richtig anwendet, etwa weil es die ständige Rechtsprechung des EuGH missachtet (RS0114183). Dabei ist primär die Vertretbarkeit der (möglicherweise unrichtigen) Rechtsansicht der Behördenorgane im Anlassverfahren zu prüfen (RS0049951). [40] 1.1. Ein Amtshaftungsanspruch setzt gemäß Paragraph eins, Absatz eins, AHG ein rechtswidriges und schuldhaftes Organverhalten voraus (1 Ob 85/18h mwN). Er kann auch dadurch entstehen, dass ein inländisches Organ unmittelbar anzuwendendes Unionsrecht vorwerfbar nicht oder nicht richtig anwendet, etwa weil es die ständige Rechtsprechung des EuGH missachtet (RS0114183). Dabei ist primär die Vertretbarkeit der (möglicherweise unrichtigen) Rechtsansicht der Behördenorgane im Anlassverfahren zu prüfen (RS0049951).

[41] 1.2. Die Staatshaftung der Mitgliedstaaten bei Verletzung des Gemeinschaftsrechts tritt unter drei Voraussetzungen ein: Erstens muss die Rechtsnorm, gegen die verstoßen wurde, bezwecken, dem Einzelnen Rechte zu verleihen, zweitens muss der Verstoß hinreichend qualifiziert sein und drittens muss zwischen dem entstandenen Schaden und dem vom Mitgliedstaat zu vertretenden Verstoß ein Kausalzusammenhang bestehen (RS0113922). Über unionsrechtswidriges Verhalten der Vollzugsorgane haben auch dann, wenn dem ein Fehlverhalten des Gesetzgebers vorhergehen sollte, die ordentlichen Gerichte zu urteilen (1 Ob 215/16y mwN).

[42] 2. Um beurteilen zu können, ob das Klagebegehren berechtigt ist, ist die für das verwaltungsbehördliche Anlassverfahren maßgebliche europarechtliche und nationale Rechtslage darzustellen.

2.1. Zu den unionsrechtlichen Grundlagen

[43] Mit der Richtlinie 2007/46/EG zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, die mittlerweile durch die – im Anlassfall noch nicht anwendbare – VO (EU) 2018/858 ersetzt wurde, wurden unter Kapitel X erstmals auch Bestimmungen für die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen vorgesehen. [43] Mit der Richtlinie 2007/46/EG zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, die mittlerweile durch die – im Anlassfall noch nicht anwendbare – VO (EU) 2018/858 ersetzt wurde, wurden unter Kapitel römisch zehn erstmals auch Bestimmungen für die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen vorgesehen.

[44] Art 24 dieser RL mit der Überschrift „Einzelgenehmigungen“ lautete auszugsweise: [44] Artikel 24, dieser RL mit der Überschrift „Einzelgenehmigungen“ lautete auszugsweise:

(1) Die Mitgliedstaaten können ein bestimmtes Fahrzeug oder ein Fahrzeug, das eine Einzelausführung darstellt, von

einer oder mehreren Bestimmungen dieser Richtlinie oder eines oder mehrerer der in Anhang IV oder Anhang XI aufgeführten Rechtsakte ausnehmen, sofern sie entsprechende alternative Anforderungen festlegen.⁽¹⁾ Die Mitgliedstaaten können ein bestimmtes Fahrzeug oder ein Fahrzeug, das eine Einzelausführung darstellt, von einer oder mehreren Bestimmungen dieser Richtlinie oder eines oder mehrerer der in Anhang römisch vier oder Anhang römisch elf aufgeführten Rechtsakte ausnehmen, sofern sie entsprechende alternative Anforderungen festlegen.

Unter „alternativen Anforderungen“ sind Verwaltungsvorschriften und technische Anforderungen zu verstehen, die – so weit, wie es praktisch machbar ist – das gleiche Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleisten sollen wie die jeweiligen Vorschriften des Anhangs IV oder des Anhangs XI. Unter „alternativen Anforderungen“ sind Verwaltungsvorschriften und technische Anforderungen zu verstehen, die – so weit, wie es praktisch machbar ist – das gleiche Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleisten sollen wie die jeweiligen Vorschriften des Anhangs römisch vier oder des Anhangs römisch elf.

(2) Die Mitgliedstaaten führen keine zerstörenden Prüfungen durch. Sie stützen sich auf alle vom Antragsteller vorgelegten einschlägigen Informationen, die die Einhaltung der alternativen Anforderungen belegen.

[...]

(5) Ein Mitgliedstaat erteilt eine Einzelgenehmigung, wenn das Fahrzeug der dem Antrag beigefügten Beschreibung entspricht und die geltenden technischen Anforderungen erfüllt, und stellt ohne unangemessene Verzögerung einen Einzelgenehmigungsbogen aus.

[...]

(6) Die Einzelgenehmigung gilt nur für das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat.

Möchte ein Antragsteller ein Fahrzeug, für das eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist, in einem anderen Mitgliedstaat verkaufen, zulassen oder in Betrieb nehmen, so fertigt ihm der Mitgliedstaat, der die Genehmigung erteilt hat, auf Ersuchen eine Erklärung über die technischen Vorschriften aus, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde.

Hat ein Mitgliedstaat eine Einzelgenehmigung für ein Fahrzeug nach diesem Artikel erteilt, so gestattet ein anderer Mitgliedstaat den Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme dieses Fahrzeugs, es sei denn, er hat begründeten Anlass zu der Annahme, dass die technischen Vorschriften, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde, seinen eigenen Vorschriften nicht gleichwertig sind.

(7) Auf Antrag des Herstellers oder des Besitzers des Fahrzeugs erteilen die Mitgliedstaaten für ein Fahrzeug, das den Bestimmungen dieser Richtlinie und den jeweiligen in Anhang IV oder Anhang XI aufgeführten Rechtsakten entspricht, eine Einzelgenehmigung.⁽⁷⁾ Auf Antrag des Herstellers oder des Besitzers des Fahrzeugs erteilen die Mitgliedstaaten für ein Fahrzeug, das den Bestimmungen dieser Richtlinie und den jeweiligen in Anhang römisch vier oder Anhang römisch elf aufgeführten Rechtsakten entspricht, eine Einzelgenehmigung.

Die Mitgliedstaaten erkennen in diesem Fall die Einzelgenehmigung an und gestatten den Verkauf, die Zulassung und das Inverkehrbringen des Fahrzeugs.

[45] Gemäß Art 88 der VO (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 wurde die RL 2007/46/EG mit Wirkung vom 1. September 2020 aufgehoben. Die Gültigkeit nationaler Fahrzeug-Einzelgenehmigungen regelt nunmehr Art 46 der VO (EU) 2018/858. [45] Gemäß Artikel 88, der VO (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 wurde die RL 2007/46/EG mit Wirkung vom 1. September 2020 aufgehoben. Die Gültigkeit nationaler Fahrzeug-Einzelgenehmigungen regelt nunmehr Artikel 46, der VO (EU) 2018/858.

[46] Im Amtsblatt der Europäischen Union wurde (noch vor Inkrafttreten der RL 2007/46/EG) am 24. 3. 2007 eine Erläuternde Mitteilung der Kommission zu den Zulassungsverfahren für Kraftfahrzeuge, die aus einem Mitgliedstaat in einen anderen verbracht wurden, veröffentlicht (2007/C 68/04). Daraus ist hervorzuheben:

Die nationalen Genehmigungsverfahren für Kraftfahrzeuge, für die bereits in einem anderen Mitgliedstaat eine Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung erteilt wurde oder die bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, müssen mit den Bestimmungen der Artikel 28 und 30 EG-Vertrag vereinbar sein. Nach der Rechtsprechung des

Europäischen Gerichtshofes stellt das Bestehen solcher nationalen Verfahren allein keinen Verstoß gegen diese Artikel dar. Um mit Artikel 28 und 30 EG-Vertrag vereinbar zu sein, müssen nationale Genehmigungsverfahren aber mindestens folgende Anforderungen erfüllen:

a) Sie müssen auf objektiven, nicht diskriminierenden und vorher bekannten Kriterien beruhen, so dass dem Ermessen der nationalen Behörden Grenzen gesetzt werden, die seine willkürliche Ausübung verhindern.

b) Sie dürfen nicht die Wiederholung von Kontrollen vorsehen, die bereits im Rahmen anderer Verfahren, in demselben Staat oder in einem anderen Mitgliedstaat, durchgeführt worden sind. Daraus folgt, dass nationale Stellen nicht berechtigt sind, technische Prüfungen zu verlangen, wenn solche Prüfungen bereits in einem anderen Mitgliedstaat vorgenommen worden sind und ihre Ergebnisse den Behörden zur Verfügung stehen oder ihnen auf Verlangen zur Verfügung gestellt werden können. Eine nationale Stelle, bei der die Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug oder die Anerkennung einer in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Betriebs-

erlaubnis für ein Fahrzeug beantragt wird, muss sich aktiv um die Beschaffung der entsprechenden Daten bemühen. Zu solch aktivem Verhalten ist gegebenenfalls auch die Stelle verpflichtet, die die ursprüngliche Betriebserlaubnis erteilt hat, und die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass die Zulassungsstellen zusammenarbeiten, um die Verfahren zu erleichtern, die den Zugang zum nationalen Markt des Einfuhrmitgliedstaats regeln. b) Sie dürfen nicht die Wiederholung von Kontrollen vorsehen, die bereits im Rahmen anderer Verfahren, in demselben Staat oder in einem anderen Mitgliedstaat, durchgeführt worden sind. Daraus folgt, dass nationale Stellen nicht berechtigt sind, technische Prüfungen zu verlangen, wenn solche Prüfungen bereits in einem anderen Mitgliedstaat vorgenommen worden sind und ihre Ergebnisse den Behörden zur Verfügung stehen oder ihnen auf Verlangen zur Verfügung gestellt werden können. Eine nationale Stelle, bei der die Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug oder die Anerkennung einer in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Betriebs-, erlaubnis für ein Fahrzeug beantragt wird, muss sich aktiv um die Beschaffung der entsprechenden Daten bemühen. Zu solch aktivem Verhalten ist gegebenenfalls auch die Stelle verpflichtet, die die ursprüngliche Betriebserlaubnis erteilt hat, und die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass die Zulassungsstellen zusammenarbeiten, um die Verfahren zu erleichtern, die den Zugang zum nationalen Markt des Einfuhrmitgliedstaats regeln.

c) Sie müssen leicht zugänglich sein und in angemessener Frist abgeschlossen werden können. [...] Außerdem ist ein nationales Genehmigungsverfahren dann nicht mit den Grundsätzen des freien Warenverkehrs vereinbar, wenn es mit seiner Dauer und seinen unverhältnismäßig hohen Kosten den Halter davon abschreckt, die Zulassung seines Fahrzeugs zu beantragen.

[...]

In der Praxis ergibt sich daraus, dass die zuständige Behörde im Bestimmungsmitgliedstaat wie folgt vorgehen muss:

a) Bei einem bereits in einem anderen Mitgliedstaat genehmigten und zugelassenen Kraftfahrzeug ist zunächst die Übereinstimmung der technischen Merkmale mit den technischen Vorschriften des Bestimmungsmitgliedstaats zu prüfen.

b) Die von den zuständigen Stellen anderer Mitgliedstaaten und vom Hersteller ausgestellten Prüf- und Übereinstimmungsbescheinigungen müssen anerkannt werden. Zusätzliche Prüfungen dürfen nur verlangt werden, wenn sie erforderlich sind, um der Behörde Auskünfte zu geben, die den vorliegenden Bescheinigungen nicht zu entnehmen sind.

[47] Gemäß Art 288 AEUV sind Empfehlungen und Stellungnahmen ausdrücklich nicht verbindlich. Sie sind allerdings von den Mitgliedstaaten bei der Anwendung des Unionsrechts und bei der Auslegung des nationalen Rechts – somit im Rahmen der unionsrechtskonformen Interpretation – zu berücksichtigen (EuGH C-322/88, Grimaldi/Fonds des maladies professionnelles, ECLI:EU:C:1989:646). [47] Gemäß Artikel 288, AEUV sind Empfehlungen und Stellungnahmen ausdrücklich nicht verbindlich. Sie sind allerdings von den Mitgliedstaaten bei der Anwendung des Unionsrechts und bei der Auslegung des nationalen Rechts – somit im Rahmen der unionsrechtskonformen Interpretation – zu berücksichtigen (EuGH C-322/88, Grimaldi/Fonds des maladies professionnelles, ECLI:EU:C:1989:646).

2.2. Zur nationalen Rechtslage:

[48] Die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG wurde mit BGBl I 2009/94 in nationales Recht umgesetzt, und zwar die

Vorgaben des Art 24 im neuen § 31a KFG 1967 (RV 220 BlgNR 24. GP 7). [48] Die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG wurde mit BGBl I 2009/94 in nationales Recht umgesetzt, und zwar die Vorgaben des Artikel 24, im neuen Paragraph 31 a, KFG 1967 Regierungsvorlage 220, BlgNR 24. Gesetzgebungsperiode 7).

[4 9] § 31a KFG 1967 idF BGBl I 2019/19 („Einzelgenehmigung nach der Richtlinie 2007/46/EG“) lautete auszugsweise [Hervorhebungen vom Senat]: [49] Paragraph 31 a, KFG 1967 in der Fassung BGBl I 2019/19 („Einzelgenehmigung nach der Richtlinie 2007/46/EG“) lautete auszugsweise [Hervorhebungen vom Senat]:

(6) Soll ein Fahrzeug, für das eine Einzelgenehmigung nach der Richtlinie 2007/46/EG in einem anderen Mitgliedstaat erteilt worden ist, in Österreich zugelassen werden, so muss beim örtlich zuständigen Landeshauptmann eine Einzelgenehmigung beantragt werden. Wenn das Verfahren ergibt, dass das Fahrzeug den Bestimmungen der Richtlinie 2007/46/EG und den jeweiligen in Anhang IV oder Anhang XI der Richtlinie 2007/46/EG angeführten Rechtsakten entspricht, so ist der Einzelgenehmigungsbogen anzuerkennen und es sind die Genehmigungsdaten des Fahrzeuges im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. Wenn das Fahrzeug im anderen Mitgliedstaat nach alternativen Bestimmungen genehmigt worden ist, so hat der Landeshauptmann zu prüfen, ob die technischen Vorschriften, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde, den eigenen Vorschriften gleichwertig sind. Vor der Entscheidung hat der Landeshauptmann unter Anwendung der Bestimmungen des § 31 Abs 2 bis 4 ein Gutachten eines oder mehrerer gemäß § 125 bestellter Sachverständiger einzuholen. Wird eine Gleichwertigkeit festgestellt, so ist der Einzelgenehmigungsbogen anzuerkennen und es sind die Genehmigungsdaten in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. Kann eine Gleichwertigkeit der Genehmigungsgrundlagen nicht festgestellt werden und stellt das Fahrzeug ein erhebliches Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr dar oder wird durch das Fahrzeug die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährdet, so ist der Antrag auf Einzelgenehmigung abzulehnen.(6) Soll ein Fahrzeug, für das eine Einzelgenehmigung nach der Richtlinie 2007/46/EG in einem anderen Mitgliedstaat erteilt worden ist, in Österreich zugelassen werden, so muss beim örtlich zuständigen Landeshauptmann eine Einzelgenehmigung beantragt werden. Wenn das Verfahren ergibt, dass das Fahrzeug den Bestimmungen der Richtlinie 2007/46/EG und den jeweiligen in Anhang römisch vier oder Anhang römisch elf der Richtlinie 2007/46/EG angeführten Rechtsakten entspricht, so ist der Einzelgenehmigungsbogen anzuerkennen und es sind die Genehmigungsdaten des Fahrzeuges im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. Wenn das Fahrzeug im anderen Mitgliedstaat nach alternativen Bestimmungen genehmigt worden ist, so hat der Landeshauptmann zu prüfen, ob die technischen Vorschriften, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde, den eigenen Vorschriften gleichwertig sind. Vor der Entscheidung hat der Landeshauptmann unter Anwendung der Bestimmungen des Paragraph 31, Absatz 2, bis 4 ein Gutachten eines oder mehrerer gemäß Paragraph 125, bestellter Sachverständiger einzuholen. Wird eine Gleichwertigkeit festgestellt, so ist der Einzelgenehmigungsbogen anzuerkennen und es sind die Genehmigungsdaten in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. Kann eine Gleichwertigkeit der Genehmigungsgrundlagen nicht festgestellt werden und stellt das Fahrzeug ein erhebliches Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr dar oder wird durch das Fahrzeug die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährdet, so ist der Antrag auf Einzelgenehmigung abzulehnen.

(7) Das in Abs 6 beschriebene Verfahren gilt auch für Fahrzeuge, die auf Grundlage einer von einem anderen Mitgliedsstaat erteilten Einzelgenehmigung zugelassen waren und in Österreich zugelassen werden sollen.(7) Das in Absatz 6, beschriebene Verfahren gilt auch für Fahrzeuge, die auf Grundlage einer von einem anderen Mitgliedsstaat erteilten Einzelgenehmigung zugelassen waren und in Österreich zugelassen werden sollen.

[50] Die Materialien (RV 220 BlgNR 24. GP 7) führen dazu aus, dass Abs 6 die Behandlung von Fahrzeugen mit einer Einzelgenehmigung aus einem anderen Mitgliedstaat regle. Die Rahmenrichtlinie erlaube gewisse Ausnahmen von den in den Anhängen IV und XI angeführten Rechtsakten, wenn dafür entsprechende alternative Anforderungen festgelegt würden, die ein gleiches Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleisten sollen. Die jeweils maßgebenden Vorschriften, nach denen ein Fahrzeug eine Einzelgenehmigung erhalten könne, seien durch Verordnung festzulegen. Auch die Rechtsakte bzw Prüfungen, für die der Landeshauptmann selbst als technischer Dienst fungieren und Prüfungen selbst durchführen könne, seien durch Verordnung festzulegen. Ansonsten sei das Verfahren dem herkömmlichen Verfahren auf Einzelgenehmigung (§ 31 KFG 1967) nachgestaltet, wobei der auszustellende Einzelgenehmigungsbogen die Funktion des Einzelgenehmigungsbescheids erhalte. [50] Die Materialien Regierungsvorlage 220, BlgNR 24. Gesetzgebungsperiode 7) führen dazu aus, dass Absatz 6, die Behandlung von Fahrzeugen mit einer Einzelgenehmigung aus einem anderen Mitgliedstaat regle. Die Rahmenrichtlinie erlaube gewisse

Ausnahmen von den in den Anhängen römisch vier und römisch elf angeführten Rechtsakten, wenn dafür entsprechende alternative Anforderungen festgelegt würden, die ein gleiches Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleisten sollen. Die jeweils maßgebenden Vorschriften, nach denen ein Fahrzeug eine Einzelgenehmigung erhalten könne, seien durch Verordnung festzulegen. Auch die Rechtsakte bzw Prüfungen, für die der Landeshauptmann selbst als technischer Dienst fungieren und Prüfungen selbst durchführen könne, seien durch Verordnung festzulegen. Ansonsten sei das Verfahren dem herkömmlichen Verfahren auf Einzelgenehmigung (Paragraph 31, KFG 1967) nachgestaltet, wobei der auszustellende Einzelgenehmigungsbogen die Funktion des Einzelgenehmigungsbescheids erhalte.

[51] § 31 KFG 1967 regelt die Einzelgenehmigung. Nach § 31 Abs 2 KFG 1967 (sowohl idFBGBl I 2019/19 als auch idgF) hatte und hat der Landeshauptmann vor der Entscheidung über den Antrag auf Einzelgenehmigung ein Gutachten eines oder mehrerer gemäß § 125 KFG 1967 bestellter Sachverständiger darüber einzuholen, ob das Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit und, soweit dies durch den Sachverständigen zumutbar erkennbar ist, den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Gemäß § 31 Abs 3 leg cit haben die Sachverständigen ihr Gutachten aufgrund einer Prüfung, der Einzelprüfung abzugeben. [51] Paragraph 31, KFG 1967 regelt die Einzelgenehmigung. Nach Paragraph 31, Absatz 2, KFG 1967 (sowohl in der Fassung BGBl I 2019/19 als auch idgF) hatte und hat der Landeshauptmann vor der Entscheidung über den Antrag auf Einzelgenehmigung ein Gutachten eines oder mehrerer gemäß Paragraph 125, KFG 1967 bestellter Sachverständiger darüber einzuholen, ob das Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit und, soweit dies durch den Sachverständigen zumutbar erkennbar ist, den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Gemäß Paragraph 31, Absatz 3, leg cit haben die Sachverständigen ihr Gutachten aufgrund einer Prüfung, der Einzelprüfung abzugeben.

[52] Nach § 28 Abs 1 KFG 1967 sind Fahrzeuge auf Antrag behördlich zu genehmigen, wenn sie den Bestimmungen des KFG 1967 und der KDV 1967 entsprechen. [52] Nach Paragraph 28, Absatz eins, KFG 1967 sind Fahrzeuge auf Antrag behördlich zu genehmigen, wenn sie den Bestimmungen des KFG 1967 und der KDV 1967 entsprechen.

[53] Nach § 34 Abs 2 KFG 1967 idFBGBl I 2019/19 und idgF konnte und kann der Landeshauptmann auf Antrag des Besitzers einzelne Fahrzeuge gemäß § 31 KFG 1967 einzeln genehmigen, die nicht den Vorschriften des KFG 1967 oder der KDV 1967 entsprechen, wenn dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Umweltverträglichkeit keine Bedenken bestehen (Ausnahmegenehmigung). [53] Nach Paragraph 34, Absatz 2, KFG 1967 in der Fassung BGBl I 2019/19 und idgF konnte und kann der Landeshauptmann auf Antrag des Besitzers einzelne Fahrzeuge gemäß Paragraph 31, KFG 1967 einzeln genehmigen, die nicht den Vorschriften des KFG 1967 oder der KDV 1967 entsprechen, wenn dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Umweltverträglichkeit keine Bedenken bestehen (Ausnahmegenehmigung).

[54] Gemäß § 22 Abs 1 Z 6 KDV 1967 (idFBGBl II 2019/172) hat ein Antrag auf Genehmigung eines einzelnen Kraftfahrzeugs gemäß § 31 KFG 1967 unter anderem die erforderlichen Nachweise laut Anlage 3e bis 3i zu enthalten; diese Nachweise können auch in Form einer Bestätigung des Herstellers oder des Bevollmächtigten im Inland oder eines benannten oder akkreditierten technischen Dienstes beigebracht werden, sofern daraus eindeutig der jeweils zugrundeliegende Rechtsakt und die jeweilige Genehmigungsnummer hervorgehen; bei Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat nach einem Einzelgenehmigungsverfahren oder nationalen Typengenehmigungsverfahren bereits zugelassen waren, können diese Nachweise entfallen, wenn von dem (den) gemäß § 125 KFG 1967 bestellten Sachverständigen im Zuge der Prüfung des Fahrzeugs festgestellt werden kann, dass das Fahrzeug den zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung in einem Mitgliedstaat in Österreich oder in der Europäischen Union geltenden oder diesen gleichwertigen Bestimmungen entsprochen hat. [54] Gemäß Paragraph 22, Absatz eins, Ziffer 6, KDV 1967 in der Fassung BGBl II 2019/172) hat ein Antrag auf Genehmigung eines einzelnen Kraftfahrzeugs gemäß Paragraph 31, KFG 1967 unter anderem die erforderlichen Nachweise laut Anlage 3e bis 3i zu enthalten; diese Nachweise können auch in Form einer Bestätigung des Herstellers oder des Bevollmächtigten im Inland oder eines benannten oder akkreditierten technischen Dienstes beigebracht werden, sofern daraus eindeutig der jeweils zugrundeliegende Rechtsakt und die jeweilige Genehmigungsnummer hervorgehen; bei Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat nach einem Einzelgenehmigungsverfahren oder nationalen Typengenehmigungsverfahren bereits zugelassen waren, können diese Nachweise entfallen, wenn von dem (den) gemäß Paragraph 125, KFG 1967 bestellten Sachverständigen

im Zuge der Prüfung des Fahrzeugs festgestellt werden kann, dass das Fahrzeug den zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung in einem Mitgliedstaat in Österreich oder in der Europäischen Union geltenden oder diesen gleichwertigen Bestimmungen entsprochen hat.

3. Daraus folgt für den vorliegenden Sachverhalt

[55] 3.1. (Schon) Die RL 2007/46/EG differenzierte in ihrem Art 24 zwischen Einzelgenehmigungen für ein Fahrzeug, das den Bestimmungen dieser Richtlinie und den jeweiligen in Anhang IV oder Anhang XI aufgeführten Rechtsakten entsprach (Abs 7), und anderen (nach „alternativen Anforderungen“ iSd Abs 1) von den Mitgliedstaaten erteilten Einzelgenehmigungen (Abs 6). Aus Abs 6 ergab sich die unionsrechtliche Verpflichtung der Mitgliedstaaten, insbesondere auch die Zulassung eines Fahrzeugs zu gestatten, wenn ein anderer Mitgliedstaat eine (nur für dessen Hoheitsgebiet geltende) Einzelgenehmigung für ein Fahrzeug erteilt hatte, es sei denn, er hatte begründeten Anlass zu der Annahme, dass die technischen Vorschriften, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde, seinen eigenen nicht gleichwertig waren. [55] 3.1. (Schon) Die RL 2007/46/EG differenzierte in ihrem Artikel 24, zwischen Einzelgenehmigungen für ein Fahrzeug, das den Bestimmungen dieser Richtlinie und den jeweiligen in Anhang römisch vier oder Anhang römisch elf aufgeführten Rechtsakten entsprach (Absatz 7,), und anderen (nach „alternativen Anforderungen“ iSd Absatz eins,) von den Mitgliedstaaten erteilten Einzelgenehmigungen (Absatz 6,). Aus Absatz 6, ergab sich die unionsrechtliche Verpflichtung der Mitgliedstaaten, insbesondere auch die Zulassung eines Fahrzeugs zu gestatten, wenn ein anderer Mitgliedstaat eine (nur für dessen Hoheitsgebiet geltende) Einzelgenehmigung für ein Fahrzeug erteilt hatte, es sei denn, er hatte begründeten Anlass zu der Annahme, dass die technischen Vorschriften, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde, seinen eigenen nicht gleichwertig waren.

[56] Diese Differenzierung übernahm die Bestimmung des § 31a Abs 6 KFG 1967. [56] Diese Differenzierung übernahm die Bestimmung des Paragraph 31 a, Absatz 6, KFG 1967.

[57] 3.2. Für das Fahrzeug des Klägers wurde in Deutschland keine Einzelgenehmigung nach der RL 2007/46/EG erteilt, weil – wie sich aus den vom Berufungsgericht ergänzten Feststellungen ergibt – eine Übereinstimmung mit der (in Anhang IV zur RL 2007/46/EG aufgeführten) RL 74/61/EWG (in Bezug auf die Wegfahrsperre) nicht nachgewiesen war. Art 24 Abs 7 der RL 2007/46/EG ist daher von vornherein nicht einschlägig; ebenso wenig der erste in § 31a Abs 6 KFG 1967 genannte Fall („ein Fahrzeug, für das eine Einzelgenehmigung nach der Richtlinie ... erteilt worden ist“). Für das Fahrzeug wurde eine nationale Einzelbetriebserlaubnis nach § 21 (deutsche) StVZO, konkret eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 (deutsche) StVZO erteilt, weil die Abweichungen als sicherheitstechnisch unbedenklich beurteilt wurden (./AL). [57] 3.2. Für das Fahrzeug des Klägers wurde in Deutschland keine Einzelgenehmigung nach der RL 2007/46/EG erteilt, weil – wie sich aus den vom Berufungsgericht ergänzten Feststellungen ergibt – eine Übereinstimmung mit der (in Anhang römisch vier zur RL 2007/46/EG aufgeführten) RL 74/61/EWG (in Bezug auf die Wegfahrsperre) nicht nachgewiesen war. Artikel 24, Absatz 7, der RL 2007/46/EG ist daher von vornherein nicht einschlägig; ebenso wenig der erste in Paragraph 31 a, Absatz 6, KFG 1967 genannte Fall („ein Fahrzeug, für das eine Einzelgenehmigung nach der Richtlinie ... erteilt worden ist“). Für das Fahrzeug wurde eine nationale Einzelbetriebserlaubnis nach Paragraph 21, (deutsche) StVZO, konkret eine Ausnahmegenehmigung nach Paragraph 70, (deutsche) StVZO erteilt, weil die Abweichungen als sicherheitstechnisch unbedenklich beurteilt wurden (./AL).

[58] Damit wäre aber in Österreich im Hinblick auf die in Deutschland erteilte Einzelgenehmigung ein Verfahren nach Art 31a Abs 6 zweiter Fall iVm Abs 7 KFG 1967 durchzuführen gewesen. Ob dieses Verfahren in seiner Ausgestaltung (insbesondere in Ansehung der Einholung eines Gutachtens nach § 31 Abs 2 bis 4 KFG 1967) den oben aufgezeigten europarechtlichen Anforderungen entsprochen hätte, was der Kläger bezweifelt, weil nach Art 24 Abs 6 Unterabsatz 3 RL 2007/46/EG nur die fehlende Gleichwertigkeit der Rechtsvorschriften der Anerkennung entgegenstand, kann aus nachstehenden Erwägungen dahingestellt bleiben: [58] Damit wäre aber in Österreich im Hinblick auf die in Deutschland erteilte Einzelgenehmigung ein Verfahren nach Artikel 31 a, Absatz 6, zweiter Fall in Verbindung mit Absatz 7, KFG 1967 durchzuführen gewesen. Ob dieses Verfahren in seiner Ausgestaltung (insbesondere in Ansehung der Einholung eines Gutachtens nach Paragraph 31, Absatz 2 bis 4 KFG 1967) den oben aufgezeigten europarechtlichen Anforderungen entsprochen hätte, was der Kläger bezweifelt, weil nach Artikel 24, Absatz 6, Unterabsatz 3 RL 2007/46/EG nur die fehlende Gleichwertigkeit der Rechtsvorschriften der Anerkennung entgegenstand, kann aus nachstehenden Erwägungen dahingestellt bleiben:

[59] Die LFP hat, worauf die Beklagte selbst verweist, kein Verfahren nach § 31a Abs 6 zweiter Fall KFG 1967, sondern ein – wie der Kläger es beschreibt – „volles“ Zulassungsverfahren nach §§ 28 ff KFG 1967 durchgeführt, wobei nach § 22 KDV 1967 sämtliche Nachweise gemäß Anlage 3e bis 3i verlangt wurden und zB auch eine originäre Prüfung der Abgasklasse LEV2 erfolgte, die bereits in Deutschland mit EURO 5 beurteilt worden war (was schon aus der mit dem ersten Mail vom Kläger vorgelegten Zulassungsbescheinigung ersichtlich war). [59] Die LFP hat, worauf die Beklagte selbst verweist, kein Verfahren nach Paragraph 31 a, Absatz 6, zweiter Fall KFG 1967, sondern ein – wie der Kläger es beschreibt – „volles“ Zulassungsverfahren nach Paragraphen 28, ff KFG 1967 durchgeführt, wobei nach Paragraph 22, KDV 1967 sämtliche Nachweise gemäß Anlage 3e bis 3i verlangt wurden und zB auch eine originäre Prüfung der Abgasklasse LEV2 erfolgte, die bereits in Deutschland mit EURO 5 beurteilt worden war (was schon aus der mit dem ersten Mail vom Kläger vorgelegten Zulassungsbescheinigung ersichtlich war).

[60] Diese Vorgangsweise entsprach schon nicht der (durch das Unionsrecht vorgegebenen) nationalen Rechtslage. Bereits aus § 31a Abs 7 KFG 1967 ergab sich eindeutig das von der Behörde richtigerweise anzuwendende Verfahren nach § 31a Abs 6 zweiter Fall KFG 1967, das – wie die bereits oben auszugsweise zitierten Ausführungen der Kommission klar unterstreichen – gewährleisten hätte sollen, „unnötigen Verwaltungsaufwand und zusätzliche Kosten“ bei Zulassungsverfahren für Kraftfahrzeuge, die aus einem Mitgliedstaat in einen anderen verbracht wurden, zu vermeiden. [60] Diese Vorgangsweise entsprach schon nicht der (durch das Unionsrecht vorgegebenen) nationalen Rechtslage. Bereits aus Paragraph 31 a, Absatz 7, KFG 1967 ergab sich eindeutig das von der Behörde richtigerweise anzuwendende Verfahren nach Paragraph 31 a, Absatz 6, zweiter Fall KFG 1967, das – wie die bereits oben auszugsweise zitierten Ausführungen der Kommission klar unterstreichen – gewährleisten hätte sollen, „unnötigen Verwaltungsaufwand und zusätzliche Kosten“ bei Zulassungsverfahren für Kraftfahrzeuge, die aus einem Mitgliedstaat in einen anderen verbracht wurden, zu vermeiden.

[61] Die Nichtanwendung des vorgesehenen Verfahrens durch die Behörde kann daher auch nicht als vertretbar beurteilt werden.

[62] Das Verfahren nach § 28 iVm § 34 KFG 1967, dem der Kläger unterworfen wurde, dauerte letztlich von seiner ersten Anfrage am 22. 1. 2020 bis zum erfolgreichen Abschluss am 10. 6. 2020 viereinhalb Monate, was auch angesichts der ab Mitte März 2020 vorherrschenden Pandemiesituation einem dem Grundsatz des freien Warenverkehrs Rechnung tragenden vereinfachten und raschen Zulassungsverfahren nicht gerecht wird. [62] Das Verfahren nach Paragraph 28, in Verbindung mit Paragraph 34, KFG 1967, dem der Kläger unterworfen wurde, dauerte letztlich von seiner ersten Anfrage am 22. 1. 2020 bis zum erfolgreichen Abschluss am 10. 6. 2020 viereinhalb Monate, was auch angesichts der ab Mitte März 2020 vorherrschenden Pandemiesituation einem dem Grundsatz des freien Warenverkehrs Rechnung tragenden vereinfachten und raschen Zulassungsverfahren nicht gerecht wird.

[63] Aus der Entscheidung des EuGH C-524/07, Kommission/Republik Österreich, ECLI:EU:C:2008:717 ergibt sich nichts anderes. Daraus geht nur hervor, dass Fahrzeuge, die zuvor in anderen Mitgliedstaaten zugelassen wurden, nicht strengeren Anforderungen unterworfen werden dürfen als bereits in Österreich zum Verkehr zugelassene Fahrzeuge bei ihrer erneuten Zulassung.

[64] 3.3. Der (in erster Instanz erhobene) Einwand der Beklagten, der Kläger selbst habe (allenfalls implizit) einen Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 34 KFG 1967 gestellt, überzeugt nicht: Der Kläger hat in seinem ersten Mail an die LFP am 22. 1. 2020 unter Anschluss der deutschen Zulassungsbescheinigung (aus der sich schon die wesentlichen Informationen zur deutschen Einzelbetriebserlaubnis entnehmen ließen) ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass sein Fahrzeug in Deutschland bereits zugelassen war. Daraufhin verwies ihn die Behörde (trotz seiner expliziten Frage, ob nicht ein Fall des freien Warenverkehrs vorliege) nicht auf ein Verfahren nach § 31a Abs 6 zweiter Fall KFG 1967, sondern lotste ihn auf ein „volles“ Genehmigungsverfahren, insbesondere indem sie (wiederholt) erklärte, ein technisches Datenblatt und die Nachweise gemäß Anlage 3e bis 3i zu benötigen, und ihm den entsprechenden Link zur Online-Antragstellung schickte. [64] 3.3. Der (in erster Instanz erhobene) Einwand der Beklagten, der Kläger selbst habe (allenfalls implizit) einen Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach Paragraph 34, KFG 1967 gestellt, überzeugt nicht: Der Kläger hat in seinem ersten Mail an die LFP am 22. 1. 2020 unter Anschluss der deutschen Zulassungsbescheinigung (aus der sich schon die wesentlichen Informationen zur deutschen Einzelbetriebserlaubnis entnehmen ließen) ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass sein Fahrzeug in Deutschland bereits zugelassen war. Daraufhin verwies ihn die Behörde (trotz seiner expliziten Frage, ob nicht ein Fall des freien Warenverkehrs vorliege) nicht auf ein Verfahren nach Paragraph 31 a, Absatz 6, zweiter Fall KFG 1967,

sondern lotste ihn auf ein „volles“ Genehmigungsverfahren, insbesondere indem sie (wiederholt) erklärte, ein technisches Datenblatt und die Nachweise gemäß Anlage 3e bis 3i zu benötigen, und ihm den entsprechenden Link zur Online-Antragstellung schickte.

[65] 3.4. Die Beklagte meint, der Kläger habe seine Rettungspflicht nach § 2 Abs 2 AHG verletzt, weil die LFP ihn im Laufe des Verfahrens mehrfach aufgefordert habe, seinen Antrag auf ein Verfahren nach § 31a Abs 6 KFG 1967 umzustellen, er dies aber abgelehnt habe. [65] 3.4. Die Beklagte meint, der Kläger habe seine Rettungspflicht nach Paragraph 2, Absatz 2, AHG verletzt, weil die LFP ihn im Laufe des Verfahrens mehrfach aufgefordert habe, seinen Antrag auf ein Verfahren nach Paragraph 31 a, Absatz 6, KFG 1967 umzustellen, er dies aber abgelehnt habe.

[66] Nach den allgemeinen Regeln des Schadenersatzrechts (§ 1304 ABGB) setzt auch der Ausschluss des Ersatzanspruchs nach § 2 Abs 2 AHG eine Sorglosigkeit des Amtshaftungsklägers im Umgang mit seinen eigenen Rechtsgütern voraus (RS0027565; RS0027200). Dabei kommt es einerseits auf die konkreten Kenntnisse und Fähigkeiten des Geschädigten und andererseits auf die gesamten Begleitumstände seines Verhaltens an (RS0027565 [T3]). [66] Nach den allgemeinen Regeln des Schadenersatzrechts (Paragraph 1304, ABGB) setzt auch der Ausschluss des Ersatzanspruchs nach Paragraph 2, Absatz 2, AHG eine Sorglosigkeit des Amtshaftungsklägers im Umgang mit seinen eigenen Rechtsgütern voraus (RS0027565; RS0027200). Dabei kommt es einerseits auf die konkreten Kenntnisse und Fähigkeiten des Geschädigten und andererseits auf die gesamten Begleitumstände seines Verhaltens an (RS0027565 [T3]).

[67] Der Kläger ist zwar Rechtsanwalt. Dennoch kann ihm nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass er seinen Antrag nach dem 29. 4. 2020, als ihn die Behörde erstmals auf ein Verfahren nach § 31a Abs 6 KFG 1967 aufmerksam machte, nicht umgestellt hat. Dies folgt schon daraus, dass ihm von der LFP die Sinn- und Aussichtslosigkeit dieses Vorgehens bedeutet wurde („keine Aussicht auf positive Erledigung“; „aus zeitlichen Gründen nicht in Ihrem Interesse“). Im Übrigen nahm die Behörde in ihrer Korrespondenz ohnehin nur auf den (hier nicht einschlägigen) ersten Fall des § 31a Abs 6 KFG 1967 Bezug. [67] Der Kläger ist zwar Rechtsanwalt. Dennoch kann ihm nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass er seinen Antrag nach dem 29. 4. 2020, als ihn die Behörde erstmals auf ein Verfahren nach Paragraph 31 a, Absatz 6, KFG 1967 aufmerksam machte, nicht umgestellt hat. Dies folgt schon daraus, dass ihm von der LFP die Sinn- und Aussichtslosigkeit dieses Vorgehens bedeutet wurde („keine Aussicht auf positive Erledigung“; „aus zeitlichen Gründen nicht in Ihrem Interesse“). Im Übrigen nahm die Behörde in ihrer Korrespondenz ohnehin nur auf den (hier nicht einschlägigen) ersten Fall des Paragraph 31 a, Absatz 6, KFG 1967 Bezug.

[68] 3.5. Entgegen der Meinung der Beklagten steht der Schutzzweck der Norm dem Ersatz der geltend gemachten Kosten und Aufwendungen grundsätzlich nicht im Wege: Durch den in nationales Recht umzusetzenden Art 24 der RL 2007/46/EG sollten ja gerade schwerfällige Verfahren zur Erlangung einer Einzelgenehmigung für ein bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug hintangehalten werden. Die Kosten, die mit der Führung des „falschen“ Verfahrens verbunden waren, sind grundsätzlich daher sehr wohl ersatzfähig. Dabei ist hervorzuheben, dass der Kläger für die erste Anfrage bei der Behörde und für die Stellung des (letztlich ja erfolgreichen) Antrags ohnehin keinen Kostenersatz begehrt. [68] 3.5. Entgegen der Meinung der Beklagten steht der Schutzzweck der Norm dem Ersatz der geltend gemachten Kosten und Aufwendungen grundsätzlich nicht im Wege: Durch den in nationales Recht umzusetzenden Artikel 24, der RL 2007/46/EG sollten ja gerade schwerfällige Verfahren zur Erlangung einer Einzelgenehmigung für ein bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug hintangehalten werden. Die Kosten, die mit der Führung des „falschen“ Verfahrens verbunden waren, sind grundsätzlich daher sehr wohl ersatzfähig. Dabei ist hervorzuheben, dass der Kläger für die erste Anfrage bei der Behörde und für die Stellung des (letztlich ja erfolgreichen) Antrags ohnehin keinen Kostenersatz begehrt.

[69] 3.6. Die Beklagte haftet dem Kläger daher nach dem AHG für die Kosten des rechtswidrig geführten (falschen) Verfahrens, und zwar schon weil die Anwendung des „vollen“ Einzelgenehmigungsverfahrens durch die Behörde unvertretbar war. Auf die Haftungsgrundlage Staatshaftung kommt es nicht mehr an. Klarzustellen ist nochmals, dass sich die vom Kläger angesprochene Frage, ob das Verfahren nach § 31a Abs 6 KFG 1967 den unionsrechtlichen Anforderungen entspricht, nicht stellt, weil dieses Verfahren gar nicht durchgeführt wurde. [69] 3.6. Die Beklagte haftet dem Kläger daher nach dem AHG für die Kosten des rechtswidrig geführten (falschen) Verfahrens, und zwar schon weil die Anwendung des „vollen“ Einzelgenehmigungsverfahrens durch die Behörde unvertretbar war. Auf die Haftungsgrundlage Staatshaftung kommt es nicht mehr an. Klarzustellen ist nochmals, dass sich die vom Kläger angesprochene Frage, ob das Verfahren nach Paragraph 31 a, Absatz 6, KFG 1967 den

unionsrechtlichen Anforderungen entspricht, nicht stellt, weil dieses Verfahren gar nicht durchgeführt wurde.

[70] Den Einwand, dass ein Teil der Kosten auch bei rechtmäßigem Alternativverhalten angefallen wäre (vgl. RS0111706), hat die Beklagte nicht erhoben. Dahingehende Überlegungen, insbesondere zur Frage, welche Kosten auch bei Durchführung des „richtigen“ Verfahrens nach § 31a Abs 6 zweiter Fall KFG 1967 angefallen wären, sind daher nicht anzustellen. [70] Den Einwand, dass ein Teil der Kosten auch bei rechtmäßigem Alternativverhalten angefallen wäre (vergleiche RS0111706), hat die Beklagte nicht erhoben. Dahingehende Überlegungen, insbesondere zur Frage, welche Kosten auch bei Durchführung des „richtigen“ Verfahrens nach Paragraph 31 a, Absatz 6, zweiter Fall KFG 1967 angefallen wären, sind daher nicht anzustellen.

[71] 3.7. Des vom Kläger angeregten Vorabentscheidungsverfahrens vor dem EuGH bedarf es aufgrund all dieser Erwägungen nicht.

4. Zur Höhe des Klagebegehrens:

[72] 4.1. Die Beklagte hat dem Kläger grundsätzlich für alle durch das „falsche“ Verfahren entstandenen Kosten (mit Ausnahme des nicht geltend gemachten ersten Mails und des Antrags) einzustehen. Voraussetzung ist freilich, dass die Kosten zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung (hier Erlangung einer Einzelgenehmigung) dienen (vgl. RS0023577). [72] 4.1. Die Beklagte hat dem Kläger grundsätzlich für alle durch das „falsche“ Verfahren entstandenen Kosten (mit Ausnahme des nicht geltend gemachten ersten Mails und des Antrags) einzustehen. Voraussetzung ist freilich, dass die Kosten zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung (hier Erlangung einer Einzelgenehmigung) dienen (vergleiche RS0023577).

[73] 4.2. Die Auslagen von 300 EUR für das technische Datenblatt, das die Behörde für die Durchführung des Verfahrens zu benötigen vermeinte („zumal erfahrungsgemäß die erforderlichen Nachweise nicht in den deutschen Fahrzeugdokumenten enthalten sind“), sind ersatzfähig.

[74] Für die Überstellungskennzeichen (einschließlich der Fahrt zur Werkstätte) begehrt der Kläger einen pauschalierten Schadenersatz von 100 EUR, den er in erster Instanz mit dem Verweis darauf gerechtfertigt hat, dass laut www.oesterreich.gv.at mit Kosten von insgesamt 203,40 EUR für Überstellungskennzeichen zu rechnen ist. Dieser Betrag kann ihm daher gemäß § 273 ZPO zuerkannt werden. [74] Für die Überstellungskennzeichen (einschließlich der Fahrt zur Werkstätte) begehrt der Kläger einen pauschalierten Schadenersatz von 100 EUR, den er in erster Instanz mit dem Verweis darauf gerechtfertigt hat, dass laut www.oesterreich.gv.at mit Kosten von insgesamt 203,40 EUR für Überstellungskennzeichen zu rechnen ist. Dieser Betrag kann ihm daher gemäß Paragraph 273, ZPO zuerkannt werden.

[75] Zu Recht bemängelt die Beklagte jedoch, dass der Kläger statt dem im Jahr 2020 gültigen amtlichen Kilometergeld von 0,42 EUR pro Kilometer 1,15 EUR in Rechnung gestellt hat. Dem Einwand des Klägers, er habe auch Anspruch auf Wertminderung des Fahrzeugs, ist zu erwidern, dass mit dem amtlichen Kilometergeld gerade auch der Wertverlust abgegolten wird. Für die zwecks Vorführung des Fahrzeugs – wie festgestellt – gefahrenen 426 km gebühren dem Kläger daher (bloß) 178,92 EUR.

[76] Aus diesen Positionen ergibt sich eine Zwischensumme von 578,92 EUR.

[77] 4.3. Auch im Übrigen meint die Beklagte, die vom Kläger auf einer Bemessungsgrundlage von 10.500 EUR gemäß § 5 Z 19 AHK verzeichneten Vertretungskosten seien nicht zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung notwendig gewesen, jedenfalls aber überhöht. [77] 4.3. Auch im Übrigen meint die Beklagte, die vom Kläger auf einer Bemessungsgrundlage von 10.500 EUR gemäß Paragraph 5, Ziffer 19, AHK verzeichneten Vertretungskosten seien nicht zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung notwendig gewesen, jedenfalls aber überhöht.

[78] Richtig ist zunächst der Einwand der Beklagten, dass die Korrespondenz mit der Volksanwaltschaft nicht zu den adäquat aufgewendeten Kosten zählt (Kahl/Wagner in Fenyves/Kerschner/Vonkilch, Klang³ § 1 AHG Rz 255). Sie diene nicht zielgerichtet dem vor der Behörde laufenden (wenngleich „falschen“) Verfahren. Anderes gilt für die Korrespondenz mit der Generalimporteurin, die für die Beschaffung der von der LFP geforderten Unterlagen erforderlich war, und mit der LFP. [78] Richtig ist zunächst der Einwand der Beklagten, dass die Korrespondenz mit der Volksanwaltschaft nicht zu den adäquat aufgewendeten Kosten zählt (Kahl/Wagner in Fenyves/Kerschner/Vonkilch,

Klang³ Paragraph eins, AHG Rz 255). Sie diene nicht zielgerichtet dem vor der Behörde laufenden (wenngleich „falschen“) Verfahren. Anderes gilt für die Korrespondenz mit der Generalimporteurin, die für die Beischaffung der von der LFP geforderten Unterlagen erforderlich war, und mit der LFP.

[79] Dem Kläger, der als Rechtsanwalt in eigener Sache eingeschritten ist, kann zwar ein Aufwandsatz nach den Tarifsätzen der AHK und des RATG zugebilligt werden, weil der allgemeine Grundsatz greift, dass der Geschädigte, der den (hier in der Führung des „falschen“ – aufwendigeren – Verfahrens liegenden) Schaden selbst behebt, seinen zur Schadensbehebung getätigten (tatsächlichen) Aufwand an Zeit und Geld verlangen kann (RS0037895). Die von ihm gewählten Ansätze sind aber – in rechtlicher Hinsicht – im Großen und Ganzen unrichtig:

[80] So verzeichnet er Kosten nach § 7 Abs 2 AHK iVm TP 7/2 RATG für die von ihm empfangenen Mails. Ein derartiger Aufwand kann aber gemäß § 7 Abs 2 AHK nur für ein Aktenstudium in der eigenen Kanzlei geltend gemacht werden, das nach Art und Umfang das zur Vorbereitung anwaltlicher Leistungen üblicherweise notwendige Aktenstudium übersteigt. Davon kann, wie die Beklagte richtig aufzeigt, hier keine Rede sein, zumal der Kläger so etwas nicht einmal konkret behauptet. Soweit der Kläger hierfür hilfsweise Kosten nach TP 5 RATG verrechnet, ist ihm zu erwidern, dass dieser Tarifsatz für die Verfassung und Abfertigung (und nicht für das Lesen) einfacher Schreiben zur Anwendung gelangt. [80] So verzeichnet er Kosten nach Paragraph 7, Absatz 2, AHK in Verbindung mit TP 7/2 RATG für die von ihm empfangenen Mails. Ein derartiger Aufwand kann aber gemäß Paragraph 7, Absatz 2, AHK nur für ein Aktenstudium in der eigenen Kanzlei geltend gemacht werden, das nach Art und Umfang das zur Vorbereitung anwaltlicher Leistungen üblicherweise notwendige Aktenstudium übersteigt. Davon kann, wie die Beklagte richtig aufzeigt, hier keine Rede sein, zumal der Kläger so etwas nicht einmal konkret behauptet. Soweit der Kläger hierfür hilfsweise Kosten nach TP 5 RATG verrechnet, ist ihm zu erwidern, dass dieser Tarifsatz für die Verfassung und Abfertigung (und nicht für das Lesen) einfacher Schreiben zur Anwendung gelangt.

[81] Zutreffend ist auch der Einwand der Beklagten dass der Honoraransatz nach TP 1, TP 2 und TP 3A RATG für die vom Kläger versendeten Mails nicht nachvollziehbar ist. Für die näher festgestellten zahlreichen elektronischen Schreiben des Klägers kommt nur eine Honorierung nach TP 5 und TP 6 RATG in Betracht. Dabei ist allerdings der in § 22 RATG zum Ausdruck kommende Gedanke der Verbindungspflicht zu berücksichtigen, weil nicht ersichtlich ist, aus welchem Grund der Kläger mehrfach zwei Mails kurz hintereinander (mit Nachtrag) an denselben Empfänger richtete. Für insgesamt zehn dieser (nach TP 3A verzeichneten) Schreiben kann dem Kläger der Ansatz nach TP 6 RATG zugebilligt werden, und zwar für die (längeren) Mails vom 31. 1., 2. 4., 2. 4., 8. 4., 15. 4., 29. 4., 7. 5., 12. 5., 13. 5. und 5. 6., wobei das Mail vom 8. 4. an die LFP und der Nachtrag zu diesem Mail vom selben Tag verbunden hätten werden müssen. Für weitere zwölf Mails, die nach TP 1 bzw TP 2 verzeichnet wurden, gebührt ob ihrer Einfachheit (nur) der Ansatz nach TP 5 RATG. Das betrifft die Mails vom 31. 1., 3. 2. (Generalimporteurin), 6. 2. (Generalimporteurin), 6. 2. (Generalimporteurin), 30. 3., 1. 4., 7. 4., 15. 4. (Generalimporteurin), 20. 4., 29. 4., 7. 5., 13. 5.. Auch hier gilt, dass die weiteren Mails vom 6. 2. und vom 13. 5. mit den kurz zuvor an Generalimporteurin bzw die LFP gesendeten Nachrichten verbunden hätten werden müssen. [81] Zutreffend ist auch der Einwand der Beklagten dass der Honoraransatz nach TP 1, TP 2 und TP 3A RATG für die vom Kläger versendeten Mails nicht nachvollziehbar ist. Für die näher festgestellten zahlreichen elektronischen Schreiben des Klägers kommt nur eine Honorierung nach TP 5 und TP 6 RATG in Betracht. Dabei ist allerdings der in Paragraph 22, RATG zum Ausdruck kommende Gedanke der Verbindungspflicht zu berücksichtigen, weil nicht ersichtlich ist, aus welchem Grund der Kläger mehrfach zwei Mails kurz hintereinander (mit Nachtrag) an denselben Empfänger richtete. Für insgesamt zehn dieser (nach TP 3A verzeichneten) Schreiben kann dem Kläger der Ansatz nach TP 6 RATG zugebilligt werden, und zwar für die (längeren) Mails vom 31. 1., 2. 4., 2. 4., 8. 4., 15. 4., 29. 4., 7. 5., 12. 5., 13. 5. und 5. 6., wobei das Mail vom 8. 4. an die LFP und der Nachtrag zu diesem Mail vom selben Tag verbunden hätten werden müssen. Für weitere zwölf Mails, die nach TP 1 bzw TP 2 verzeichnet wurden, gebührt ob ihrer Einfachheit (nur) der Ansatz nach TP 5 RATG. Das betrifft die Mails vom 31. 1., 3. 2. (Generalimporteurin), 6. 2. (Generalimporteurin), 6. 2. (Generalimporteurin), 30. 3., 1. 4., 7. 4., 15. 4. (Generalimporteurin), 20. 4., 29. 4., 7. 5., 13. 5.. Auch hier gilt, dass die weiteren Mails vom 6. 2. und vom 13. 5. mit den kurz zuvor an Generalimporteurin bzw die LFP gesendeten Nachrichten verbunden hätten werden müssen.

[82] Für die Korrespondenz errechnet sich auf dieser Grundlage eine Zwischensumme von 806,40 EUR zzgl USt.

[83] Dem Kläger steht auch für die „Kommissionen“ am 8. 5. (Organisation Überstellungskennzeichen), 11. 5. (Fahrzeugvorführung) und 10. 6. 2020 (Vorlage der Originalurkunden) keine Entschädigung nach TP 3A RATG zu. Seine Ansicht, dass es sich beim gegenständlichen Verwaltungsverfahren um kein klassisches Gerichtsverfahren handle, die

erbrachten Leistungen aber einer Verhandlung iSd TP 3A RATG gleichzuhalten seien, überzeugt schon mangels jeglicher kontradiktorischer Elemente dieser Unternehmungen nicht. Vielmehr kann ihm für diese Geschäfte, die regelmäßig nicht ein Rechtsanwalt, sondern ein Rechtsanwaltsgehilfe besorgt, nur eine Honorierung nach TP 7/1 RATG zugestanden werden, also 50,40 EUR für jede, wenn auch nur begonnene halbe Stunde. Zusätzlich können ihm nach TP 9 Z 4 RATG 28,20 EUR Zeitversäumnis für jede, wenn auch nur begonnene Stunde zugesprochen werden, die auf dem Weg zum oder vom Ort der Geschäftsvornahme oder an diesem Ort außer der für die Vornahme des Geschäfts selbst erforderlichen Zeit zugebracht wurde. Nach den Feststellungen dauerte die Vorführung des Fahrzeugs 4/2, das ergibt nach TP 7/1 RATG 201,60 EUR. Für die Überstellungskennzeichen und die Urkundenvorlage selbst war als Dauer des Geschäfts je ½ anzusetzen, also 2 x 50,40 EUR. Das sind insgesamt 302,40 EUR zzgl USt. Für die Fahrtzeiten, und zwar 10/2 (zwecks Vorführung des Fahrzeugs und retour, 141 EUR), 4/2 (zwecks Vorlage der Urkunden, 56,40 EUR) und 3/2 (zwecks Organisation der Überstellungskennzeichen; 56,40 EUR), gebühren nach TP 9 Z 4 RATG 253,80 EUR zzgl USt. Damit errechnen sich insgesamt 556,20 EUR zzgl USt für die geltend gemachten „Kommissionen“. [83] Dem Kläger steht auch für die „Kommissionen“ am 8. 5. (Organisation Überstellungskennzeichen), 11. 5. (Fahrzeugvorführung) und 10. 6. 2020 (Vorlage der Originalurkunden) keine Entschädigung nach TP 3A RATG zu. Seine Ansicht, dass es sich beim gegenständlichen Verwaltungsverfahren um kein klassisches Gerichtsverfahren handle, die erbrachten Leistungen aber einer Verhandlung iSd TP 3A RATG gleichzuhalten seien, überzeugt schon mangels jeglicher kontradiktorischer Elemente dieser Unternehmungen nicht. Vielmehr kann ihm für diese Geschäfte, die regelmäßig nicht ein Rechtsanwalt, sondern ein Rechtsanwaltsgehilfe besorgt, nur eine Honorierung nach TP 7/1 RATG zugestanden werden, also 50,40 EUR für jede, wenn auch nur begonnene halbe Stunde. Zusätzlich können ihm nach TP 9 Ziffer 4, RATG 28,20 EUR Zeitversäumnis für jede, wenn auch nur begonnene Stunde zugesprochen werden, die auf dem Weg zum oder vom Ort der Geschäftsvornahme oder an diesem Ort außer der für die Vornahme des Geschäfts selbst erforderlichen Zeit zugebracht wurde. Nach den Feststellungen dauerte die Vorführung des Fahrzeugs 4/2, das ergibt nach TP 7/1 RATG 201,60 EUR. Für die Überstellungskennzeichen und die Urkundenvorlage selbst war als Dauer des Geschäfts je ½ anzusetzen, also 2 x 50,40 EUR. Das sind insgesamt 302,40 EUR zzgl USt. Für die Fahrtzeiten, und zwar 10/2 (zwecks Vorführung des Fahrzeugs und retour, 141 EUR), 4/2 (zwecks Vorlage der Urkunden, 56,40 EUR) und 3/2 (zwecks Organisation der Überstellungskennzeichen; 56,40 EUR), gebühren nach TP 9 Ziffer 4, RATG 253,80 EUR zzgl USt. Damit errechnen sich insgesamt 556,20 EUR zzgl USt für die geltend gemachten „Kommissionen“.

[84] Für die Vertretungskosten stehen dem Kläger daher 1.635,12 EUR inkl USt zu.

[85] 4.4. Aus all dem ergibt sich ein Anspruch des Klägers in Höhe von insgesamt 2.214,04 EUR (1.635,12 + 578,92). Verzugszinsen können erst ab Ablauf der vom Kläger mit dem Aufforderungsschreiben vom 23. 7. 2020 gesetzten dreimonatigen Zahlungsfrist zuerkannt werden (1 Ob 237/21s). Ein Mehrbegehren von 13.330,56 EUR sA ist wie das Zinsenmehrbegehren abzuweisen.

[86] 5. Der Revision ist daher teilweise Folge zu geben.

[87] 6. Die Kostenentscheidung beruht auf § 43 Abs 1 iVm § 50 ZPO. Die Beklagte ist mit gerundet 86 % als obsiegend anzusehen und hat Anspruch auf 72 % ihrer Verfahrenskosten aller drei Instanzen (also auf insgesamt 3.528,94 EUR). Sie hat dem Kläger 14 % der Pauschalgebühren (von 3.537 EUR für alle drei Instanzen, das sind 495,18 EUR) zu ersetzen. Saldiert ergibt dies einen Kostenersatzanspruch von 3.033,76 EUR für die Beklagte. [87] 6. Die Kostenentscheidung beruht auf Paragraph 43, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 50, ZPO. Die Beklagte ist mit gerundet 86 % als obsiegend anzusehen und hat Anspruch auf 72 % ihrer Verfahrenskosten aller drei Instanzen (also auf insgesamt 3.528,94 EUR). Sie hat dem Kläger 14 % der Pauschalgebühren (von 3.537 EUR für alle drei Instanzen, das sind 495,18 EUR) zu ersetzen. Saldiert ergibt dies einen Kostenersatzanspruch von 3.033,76 EUR für die Beklagte.

Textnummer

E143819

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2025:00100B00186.24W.0225.000

Im RIS seit

24.03.2025

Zuletzt aktualisiert am

21.05.2026

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at