

Geschäftszahl:

LVwG-AV-1055/001-2015

St. Pölten, am 21. Juni 2016

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch die Richterin Mag. Clodi über die Beschwerde des PB, *** vertreten durch die Leeb und Weiwurm GmbH, ***, *** gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen vom 17. August 2015, ZI. NKS1-K-0713/246, betreffend Abweisung des Ansuchens um Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung,

1. Die Beschwerde wird gemäß § 28 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) als unbegründet abgewiesen.
2. Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

Mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen vom 17. August 2015, ZI. NKS1-K-0713/246, wurde das Ansuchen des PB vom 04.05.2015 um Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten abgewiesen.

Gestützt ist diese Entscheidung auf § 45 Abs. 1 und 3 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG).

Gegen diesen Bescheid hat der nunmehrige Beschwerdeführer, vertreten durch die Leeb und Weinwurm GmbH mit Schriftsatz vom 04.09.2015 wegen rechtlich unrichtiger Beurteilung Beschwerde erhoben und beantragt der Beschwerde Folge zu geben und den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft vom 17.08.2015 aufzuheben.

Begründend wurde zusammengefasst ausgeführt, dass nach Ansicht der Behörde im angefochtenen Bescheid die in § 45 Abs. 3 Z.1 1. Satzteil enthaltene Wortgruppe „im Rahmen seines gewerblichen Betriebes“ auch auf die Fälle 2 und 3 der Z 1.1 zu beziehen sei. Eine Feststellung des Inhalts, dass im Übrigen beim Genehmigungswerber die Voraussetzungen nach § 45 Abs. 3 Z 2 bis 4 KFG nicht vorliegen würden, fände sich nicht und es sei somit jedenfalls davon auszugehen, dass diese Voraussetzungen beim Genehmigungswerber gegeben seien. Die von der Erstbehörde zur Abweisung des Ansuchens angeführten Begründungen, Argumentationen und Interpretationen seien jedoch infolge rechtlich unrichtiger Beurteilung des Sachverhalts erfolgt.

Die Behörde zitiere die Auffassung aus der Literatur, dass Oldtimer-Organisationen nicht unter die Bestimmung des § 45 Abs. 3 KFG fallen würden. „Oldtimer-Organisationen“ seien etwas gänzlich anderes als der Betrieb einer Oldtimersammlung. Oldtimer-Organisationen seien Zusammenschlüsse, meist in Form auf Basis eines Vereines, welche Gleichgesinnten, insbesondere Eigentümern gleicher Fahrzeugmarken älterer bzw. historischer Kraftfahrzeuge die Möglichkeit eines Interessenaustausches, gemeinsame Ausfahrten oder ähnlichem biete. Hier sei weder die Organisation von Tauschpräsentation, Instandsetzungen oder ähnlichem erforderlich, die Organisation selbst sei in der Regel überhaupt nicht Eigentümer von Kraftfahrzeugen, sondern allenfalls deren Mitglieder, wobei eben auch im Zusammenhang mit einer Oldtimer-Organisation überhaupt nicht Voraussetzung sei, dass das jeweilige Mitglied selbst mehrere derartige Fahrzeuge besitze, geschweige denn eine Sammlung betreibe. Das Argument der Erstbehörde sei somit nicht relevant.

Die Erstbehörde vermeine den Begriff des Betriebes ausschließlich entsprechend den Bestimmungen des KFG zu interpretieren. Der hierzu zitierte Erlass RV BlgNR

XI.GP,94 gebe hierfür aber insofern keine Grundlage, da die Feststellung, wonach unter einem Betrieb zweifellos jedes kaufmännische Unternehmen verstanden werden müsse, überhaupt keinen Anhaltspunkt für den Ausschluss eines nichtgewerblichen Betriebes im Rahmen dieser Bestimmung bilde. Dieses Argument versage somit und seien sehr wohl auch Betriebe im Sinne der Auslegung des Verwaltungsgerichtshofes gemäß den sozialversicherungsrechtlichen Vorschriften als auch dem allgemeinen Sprachgebrauch entsprechend hier zu subsumieren also auch nicht gewerbliche Betriebe.

Auch die weitere Argumentation der Erstbehörde, dass es sich bei der Aufzählung der Voraussetzungen in § 45 Abs. 3 1.1 um lediglich 2 Fälle handle, welche dem Überbegriff des „im Rahmen seines gewerblichen Betriebes“ zu subsumieren seien, sei nicht richtig. Faktum sei vielmehr, dass es sich um insgesamt 3 Fallkonstellationen handle.

1. Fall: „Im Rahmen seines gewerblichen Betriebes“ (dies wäre also jedes Unternehmen, das für seine eigenen Zwecke einen Fuhrpark benötige)
 2. Fall: „Gewerbsmäßig“ (dies sei eben Autohandel, Reparaturwerkstätte und Ähnliches, somit sämtliche Betriebe, die die Erzeugung oder Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und Anhängern zum gewerblichen Gegenstand hätten)
 3. Fall: „Zur Versorgung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen des eigenen Betriebes“ (dies sei eben nun - wie der Genehmigungswerber bereits in seiner Stellungnahme ausgeführt habe - jede Art eines -privatwirtschaftlich ausgelegten- Betriebes ohne Rücksicht darauf, ob Erwerbsabsicht bestehe oder nicht, wie eben das Betreiben einer Sammlung, das Betreiben einer Landwirtschaft oder Ähnliches, hier gäbe es keine Gewerbeberechtigung bzw. das Erfordernis hierzu)
- Letzteres Argument zeige, dass eben ein großer landwirtschaftlicher Betrieb, welcher oft mannigfaltig Kraftfahrzeuge und Anhänger für seinen Betrieb benötige, dem aber oft durch nur kurze saisonale Einsätze eine durchgehende Versicherung des Kraftfahrzeuges nicht leistbar wäre, die Möglichkeit für Reparaturfahrten, Probefahrten und Instandsetzungshandlungen aufgrund des Gesetzes zukommen würde.

Weiters sei in diesem Zusammenhang aber auch der Charakter des Betriebes seiner Sammlung zu berücksichtigen: Wenngleich es weder einen gewerblichen

Charakter habe noch mit Erwerbsabsichten verbunden sei, lebe der Betrieb einer Sammlung davon, dass sich diese Sammlung erweitere, manchmal jedoch eben durch Tauschhandlungen gleicher Anzahl halte oder mitunter durch Abstoßen sammlungsunwürdig gewordener oder unbrauchbar gewordener Fahrzeuge kurzfristig verringere. All diese Handlungen würden zum Sammlungsbetrieb gehören und sei der Antragsteller somit hinsichtlich der von ihm dargelegten und durch Lichtbilder bescheinigten größeren Anzahl von Fahrzeugen des eigenen Betriebes mit der Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und Anhängern befasst. Entgegen der Ansicht der Erstbehörde sei somit auch die Voraussetzungen gemäß § 45 Abs. 3 1.1 3. Fall und kumulativ ohnedies die weiteren Voraussetzungen gemäß § 45 Abs. 3 2 bis 4 KFG vorliegend. Bei richtiger rechtlicher Beurteilung hätte die Erstbehörde festzustellen gehabt, dass der Antragsteller sämtliche Voraussetzungen zur Erteilung der Bewilligung von Probefahrten erfülle.

Aufgrund dieses Beschwerdevorbringens sowie aufgrund des Inhaltes des verwaltungsbehördlichen Aktes hat das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich am 25. Mai 2016 eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, bei der durch Verlesung des verwaltungsbehördlichen Aktes und Einvernahme des Beschwerdeführers, Beweis erhoben wurde.

Aufgrund des durchgeführten Beweisverfahrens steht folgender entscheidungsrelevanter Sachverhalt fest:

Der Beschwerdeführer sammelt in seiner Freizeit erhaltenswerte historische Kraftfahrzeuge (Oldtimer). Seine Sammlung besteht aus etwa 15 einspurigen und etwa 15 mehrspurigen Fahrzeugen. Zur Erhaltung dieser Fahrzeuge sind immer wieder Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten durchzuführen, die teilweise der Beschwerdeführer selbst vornimmt. Insbesondere größere Reparaturen oder Lackierarbeiten werden aber von Fachwerkstätten durchgeführt. Teilweise werden Fahrzeuge auch im Rahmen von Begutachtungen gemäß § 57a KFG den entsprechend zugelassenen Betrieben vorgeführt. Auch sind die Fahrzeuge immer wieder in Betrieb zu nehmen um die Gebrauchsfähigkeit aufrecht zu erhalten bzw. sie zu überprüfen. Der Beschwerdeführer verfügt über keine Gewerbeberechtigung im Zusammenhang mit dem Sammeln dieser Kraftfahrzeuge, er möchte auch keine

Gewinne erzielen, sondern handelt es sich bei dieser Sammeltätigkeit um ein reines Hobby bzw. eine Leidenschaft des Beschwerdeführers.

Zu diesem Sachverhalt gelangte das Landesverwaltungsgericht auf Grund des unbedenklichen Akteninhaltes in Zusammenhalt mit den Angaben des Beschwerdeführers im Zuge seiner Einvernahme. Glaubwürdig und nachvollziehbar legte der Beschwerdeführer im Zuge der Verhandlung dar, dass er es sich nunmehr leisten könne seiner Leidenschaft, seinem Hobby, nämlich dem Sammeln von Oldtimern nachzugehen. Er schilderte detailliert, dass er teilweise die Fahrzeuge selbst repariert und größere Reparaturen aber durch Fachwerkstätten durchgeführt werden. Mit dem Abholen der Fahrzeuge durch die Werkstätten wäre aber ein erheblicher Kostenaufwand verbunden und würde dieser Aufwand ohne Bewilligung für Probefahrten noch höher werden, da der Beschwerdeführer vorhat seine Sammlung noch zu erweitern. Ein Handel mit diesen Fahrzeugen ist nicht angedacht.

Rechtlich gelangen folgende Bestimmungen zur Anwendung:

Gemäß § 45 Abs. 1 KFG dürfen Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur mit Bewilligung der Behörde durchgeführt werden, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Ort liegt, 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

1. Fahrten zur Überführung eines Fahrzeuges an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebes,
2. Fahrten zur Überführung des Fahrzeuges durch den Käufer bei der Abholung des Fahrzeuges vom Verkäufer,
3. Fahrten zum Ort der Begutachtung oder Überprüfung des Fahrzeuges nach dem III. und V. Abschnitt und
4. das Überlassen des Fahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg an einen Kaufinteressenten für

die Dauer von bis zu maximal 72 Stunden, wobei auch Fahrtunterbrechungen zulässig sind.

Gemäß § 45 Abs. 3 KFG ist die in Abs. 1 angeführte Bewilligung auf Antrag zu erteilen, wenn

1. der Antragsteller
 - 1.1. sich 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,
 - 1.2. mit solchen Handel treibt,
 - 1.3. solche gewerbsmäßig befördert,
 - 1.4. eine Anstalt oder einen Betrieb besitzt, der sich im öffentlichen Interesse mit der Instandsetzung oder Prüfung von Fahrzeugen befasst oder
 - 1.5. ein Servicestationsunternehmen oder Reinigungsunternehmen betreibt, welches Fahrzeuge von Kunden zur Durchführung der Reinigung oder Pflege abholt und wieder zurückstellt,
2. die Notwendigkeit der Durchführung solcher Fahrten glaubhaft gemacht wird,
3. für jedes beantragte Probefahrtenkennzeichen eine Versicherungsbestätigung gemäß § 61 Abs. 1 beigebracht wurde, und
4. der Antragsteller die für die ordnungsgemäße Verwendung der Probefahrtenkennzeichen erforderliche Verlässlichkeit besitzt; diese kann angenommen werden, wenn dem Antragsteller nicht innerhalb der letzten sechs Monate eine Probefahrtbewilligung wegen Missbrauchs oder Verstoß gegen Abs. 6 aufgehoben worden ist.

Aufgrund des durchgeführten Beweisverfahrens ist es unbestritten, dass der Beschwerdeführer weder über einen gewerblichen Betrieb verfügt, in dem er sich mit der Erzeugung oder Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und Anhängern befasst noch befasst er sich gewerbsmäßig mit der Erzeugung oder Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und Anhängern.

Zu prüfen bleibt, ob er sich im Rahmen seiner Sammelleidenschaft, zur Versorgung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen des eigenen Betriebes, mit der Erzeugung

oder Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und Anhängern befasst. Selbst wenn man der Rechtsansicht des Beschwerdeführers mit Hinweis auf die Landwirtschaft folgend vermeint, dass das Vorliegen eines „gewerblichen Betriebes“ nicht notwendige Voraussetzung für die Erteilung einer Bewilligung nach der Bestimmung des § 45 Abs. 3 Z.1 KFG ist, dann bleibt jedenfalls Bewilligungsvoraussetzung das Vorliegen eines „eigenen Betriebes“.

Genau an einem solchen Betrieb fehlt es aber dem Beschwerdeführer. Der Beschwerdeführer führt nämlich seinen eigenen Angaben zufolge eben keinen Betrieb, sondern geht beim Sammeln von Oldtimern einem reinen Hobby, einer Leidenschaft nach.

Das Hobby „Sammeln von Oldtimern“ ist eben auch nach der Art der erbrachten Leistung aufgrund der vom Beschwerdeführer beschriebenen Instandsetzungsarbeiten lediglich an den eigenen Kraftfahrzeugen weder als Produktionsbetrieb, wie Landwirtschafts-, Handwerks-, Industrie- oder Bergbaubetrieb, noch ein Dienstleistungsbetrieb wie Verkehrs-, Handels-, Bank-, oder Versicherungsbetrieb, und auch kein Verwaltungsbetrieb wie beispielsweise Krankenhäuser oder Badeanstalten.

Wenn nun der Beschwerdeführer sein Hobby mit einem landwirtschaftlichen Betrieb vergleicht, ist ihm entgegenzuhalten, dass gerade ein solcher landwirtschaftlicher Betrieb explizit von der Gewerbeordnung ausgenommen ist (vgl. § 2 Abs. 1 GewO), aber sonst alle Merkmale eines Betriebes, nämlich eines Gewerbebetriebes (der selbständig, regelmäßig und in der Absicht betrieben wird, einen Ertrag oder sonstigen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen) – eben im Gegensatz zu einem Hobby aufweist.

Auch betreibt der Beschwerdeführer unbestritten keinen Handel mit Kraftfahrzeugen, befördert nicht gewerbsmäßig Kraftfahrzeuge, besitzt keine Anstalt oder einen Betrieb, der sich im öffentlichen Interesse mit der Instandsetzung und Prüfung von Kraftfahrzeugen beschäftigt, er besitzt kein Servicestationsunternehmen oder Reinigungsunternehmen, welches Fahrzeuge vom Kunden zur Durchführung der Reinigung oder Pflege abholt und wieder zurückstellt, auch wurde die Durchführung

solcher Fahrten nicht einmal behauptet bzw. glaubhaft gemacht, sodass es insgesamt jedenfalls schon rein rechtlich an den in § 45 Abs. 3 Z 1 KFG genannten Voraussetzungen fehlt um Probefahrten gemäß § 45 Abs. 3 KFG bewilligen zu können.

Vor dem oben beschriebenen Hintergrund ist eine weitere Prüfung hinsichtlich des Glaubhaftmachens des Vorliegens der Notwendigkeit der Durchführung solcher Fahrten, des Vorliegens einer Versicherungsbestätigung gemäß § 61 Abs. 1 für jedes beantragte Probefahrtenkennzeichen und des Vorliegens der Verlässlichkeit des Antragstellers hinsichtlich der ordnungsgemäßen Verwendung der Probefahrtenkennzeichen daher obsolet.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Die ordentliche Revision ist nicht zulässig, da im gegenständlichen Verfahren keine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil die Entscheidung nicht von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.