

REDAKTION:

Hon.-Prof. DDr. Robert Dittich  
HRdOGH Dr. Karl-Heinz Danzl  
Dr. Georg Kathrein  
GA Dr. Wilfried Seidl

STÄNDIGE MITARBEITER:

Univ.-Prof. Dr. Hans R. Klecatsky  
Univ.-Prof. Dr. Hermann Knoflacher  
Dr. Walter Melnizky  
Dr. Josef Pichler  
Univ.-Prof. Dr.h.c.mult. Dr. Fritz Schwind  
Dr. Othmar Thann

INHALT

■ Beiträge

*Wolfgang Stock*

Irrtümliches Befahren von Forststraßen

■ ZVR-Spruchbeilage Nr. 93–105 (Auszug)

§ 11a Abs 4 VersVG – Verpflichtung zur  
Übersendung von Gutachtenskopien an VersN

§ 1325 ABGB – Zulässigkeit einer  
Schmerzensgeldnachklage (HWS-Schleudertrauma)  
bei Unmöglichkeit einer Ausdehnung über  
BG-Grenze im Vorverfahren, auch wenn Vorklage  
nicht als Teilklage deklariert war

§§ 1325 f ABGB – Aufwandersatz für Eltern,  
die ihr Kind im Krankenhaus betreuen;  
Verunstaltungsentschädigung für 4½-jähriges Kind

§ 1304 ABGB – Verhaltensregeln bei Schilanglauf

■ Kuratorium für Verkehrssicherheit

*Othmar Thann*

Die Privatisierung der Kraftfahrzeugzulassung

KURATORIUM  
FÜR VERKEHRS  
SICHERHEIT



## Beilage für Verkehrssicherheit

Dr. Othmar Thann,<sup>1)</sup> Wien

# Die Privatisierung der Kraftfahrzeugzulassung

### Übersicht

1. Einleitung
2. Rechtliche Grundlagen
3. Grenzen der Privatisierung
  - 3.1. Imperium
  - 3.2. Beleihung und Inpflichtnahme
  - 3.3. Beispiele
4. Die Ermächtigung
  - 4.1. Umfang der Ermächtigung
  - 4.2. Stellung des Ermächtigten zur Behörde
    - 4.2.1. Erteilung der Ermächtigung
    - 4.2.2. Endigung der Ermächtigung
    - 4.2.3. Zurücklegung der Ermächtigung
    - 4.2.4. Weisungsrecht
    - 4.2.5. Rechtsnatur der Zulassung durch die Zulassungsstelle
5. Haftungsfragen
6. Rechtsschutz
7. Zusammenfassung

<sup>1)</sup> Dr. Othmar Thann ist Hauptgeschäftsführer des Kuratoriums für Schutz und Sicherheit.

## 1. Einleitung

Im Rahmen der Privatisierung kann der Staat sich einerseits als Privatrechtssubjekt aus einem bestimmten Bereich, zB Müllabfuhr, Zigarettenherstellung etc, zurückziehen oder andererseits hoheitliche Aufgaben nicht mehr durch eigene Organe wahrnehmen. Die zweitgenannte Möglichkeit, nämlich die Auslagerung hoheitlicher Tätigkeiten, die weiterhin unter der Aufsicht des Staates vollzogen werden, deren konkretes Umsetzen jedoch auf Organwalter übertragen wird, die außerhalb der staatlichen Organisation stehen, betrifft auch die Privatisierung der Kfz-Zulassung.

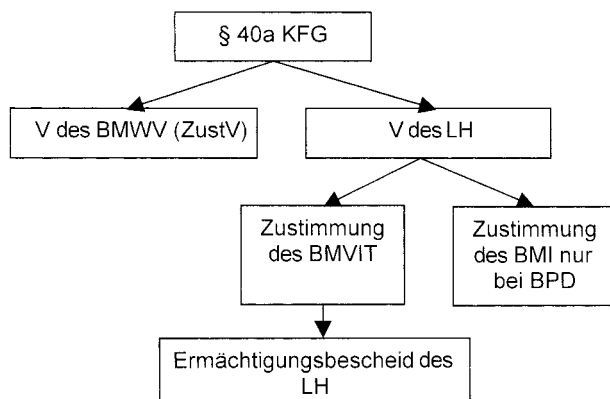
## 2. Rechtliche Grundlagen

Die gesetzliche Grundlage für die Privatisierung der Kfz-Zulassungen stellen im Wesentlichen die durch die 19. KFGNov in das KFG eingefügten §§ 40a und 40b<sup>2)</sup> dar, die eine Beleihung von Kfz-Haftpflichtversicherern zum Zweck der Kfz-Zulassungen (§ 40a) sowie die Zulassung durch beliebige Versicherer (§ 40b) normieren.

Auf Grund von § 40a Abs 2 ua wurde mit BGBl II 1998/464 die ZulassungsstellenV (ZustV) des BMWV erlassen, die nähere Bestimmungen über die Einrichtung von Zulassungsstellen, zB räumliche und personelle Ausgestaltung, Standards hinsichtlich Datenerfassung und -austausch etc, enthält.

Basierend auf § 40a hat der LH durch V die Behörden zu bestimmen, in deren örtlichem Wirkungsbereich Versicherer auf Antrag ermächtigt werden, Zulassungsstellen einzurichten und zu betreiben, sowie die Öffnungszeiten dieser Zulassungsstellen festzulegen. Die Erlassung der genannten V hat im Einvernehmen mit dem BMVIT und, falls eine Bundespolizeibehörde erfasst ist, auch mit dem BMI zu erfolgen.

Grafik 1: Voraussetzungen für die Ermächtigung



Die Beleihung (Ermächtigung zur Einrichtung von Zulassungsstellen) eines Versicherers erfolgt auf Antrag durch Bescheid des LH, wenn alle in § 40a Abs 3 und 4 sowie in der ZustV und der jeweiligen V des LH genannten Voraussetzungen vorliegen. Diese Ermächtigung eines Versicherers muss sich nicht nur auf den Bereich einer Behörde beschränken, sondern der LH kann im Ermächtigungsbescheid auch gleichzeitig für

andere Behörden seines Bundeslandes einen Versicherer ermächtigen. Alle geforderten Voraussetzungen müssen nicht nur bei Erteilung der Ermächtigung vorliegen, sondern auch während der gesamten Dauer der Beleihung, widrigenfalls die Ermächtigung mit Bescheid zu widerrufen ist. Eine einmal erteilte Ermächtigung kann erweitert werden, ebenso kann demselben Versicherer eine weitere Ermächtigung erteilt werden.

## 3. Grenzen der Privatisierung

Das Privatisierungsmodell für die Kfz-Zulassungen orientiert sich an dem bereits bewährten Modell der Kfz-Begutachtung. Die Problematik besteht jedoch darin, dass die Zulassung eines Kfz nicht vergleichbar mit der Anbringung einer Begutachtungsplakette ist, da die Zulassung selbst ein Gesamtakt ist und keinen Teilakt eines anderen Gesamtaktes darstellt. Das Zulassungswesen ist im Bereich des Kraftfahrrechtes eines der wichtigsten Rechtsinstitute. Daher stellt sich die Frage, ob die Grenze der Privatisierungsmöglichkeit iS des B-VG bereits überschritten ist.

Die Zulassung von Kfz, wie sie im KFG und in der KDVG geregelt ist, ist unbestritten ein hoheitlicher Akt; die Ausstellung eines Zulassungsscheines stellt die Ausstellung eines Bescheides dar. Die österr Rechtsordnung hat grundsätzlich nur Behörden mit der Erlassung von Bescheiden als Ausdruck für das Entscheidungsmonopol des Staates betraut. Diese sind jedoch nicht taxativ aufgezählt, sodass immer auch auf Grund der Aufgabenstellung einer Organisation zu beurteilen ist, ob ihr behördlicher Charakter, zB durch gesetzlichen Auftrag, zukommt. Die Grenze der Ausgliederung von hoheitlichen Aufgaben liegt dort, wo Kernbereiche der staatlichen Hoheitsverwaltung tangiert werden, dh, wo das Gewaltmonopol und die staatliche Legitimation so stark zum Ausdruck gebracht werden, dass eine Auslagerung an den Grundfesten der staatlichen Verwaltungsorganisation und damit am Verfassungsgefüge rütteln würde.

### 3.1. Imperium

Einen wichtigen Ansatzpunkt in diesem Zusammenhang bietet der Begriff des „Imperium“. Eine Behörde ist auf Grund ihrer Zuständigkeit und ihrer organisatorischen Existenz mit unmittelbarer Gewalt (Imperium) ausgestattet, sodass dieses Imperium als originär bezeichnet werden kann, wohingegen eine mit hoheitlichen Aufgaben betraute private Einrichtung auf Grund eines „abgeleiteten“ Imperiums tätig wird. Das originäre Imperium der Behörden hat seine Begründung unmittelbar im Gesetz bzw der Verfassung und äußert sich durch die behördlichen Entscheidungen (Bescheid, Urteil). Die Organe (Organwalter), die für die Behörden tätig werden, leiten ihr Imperium direkt von der Behörde ab, haben jedoch selbst keine eigenständige Hoheitsgewalt. Solange nun Organe oder Einrichtungen nur mit abgeleitetem Imperium betraut werden, ist keinesfalls der Kernbereich der Hoheitsverwaltung betroffen und somit eine Privatisierung verfassungsrechtlich unbedenklich und möglich.

### 3.2. Beleihung und Inpflichtnahme

Im Unterschied zur Inpflichtnahme, dh einer gesetzlichen Verpflichtung für Privatrechtssubjekte, bestimmte

<sup>2)</sup> Paragraphen ohne Gesetzesbezeichnung sind dem KFG entnommen.

hoheitliche Aufgaben wahrzunehmen, ist es für die Beleihung charakteristisch, dass es dem Privatrechtssubjekt überlassen bleibt, ob es sich beleihen lässt und ob es diese Aufgaben auch tatsächlich übernehmen will oder nicht. Dh, dass das Privatrechtssubjekt durch einen Rechtsakt (Bescheid) der Behörde zur Vornahme von hoheitlichen Akten ermächtigt wird. Überdies ist es nicht in den Behördenapparat organisatorisch eingliedert, sondern behält weiterhin seine Selbstständigkeit.

Solange das beliehene Privatrechtssubjekt eine Ermächtigung besitzt, kann es sein von der Behörde abgeleitetes Imperium ausüben. Voraussetzung ist aber immer, dass eine entsprechende gesetzliche Grundlage vorhanden ist, wodurch der Gesetzgeber sein grundsätzliches Einverständnis mit der Beleihung bekundet.

Von Bedeutung ist auch, ob physische oder juristische Personen bzw wirtschaftliche Einheiten mit Aufgaben der Hoheitsverwaltung betraut werden. Dies deshalb, da der Träger des abgeleiteten Imperiums im ersten Fall die einzelne physische Person ist, bei juristischen Personen jedoch diese nicht selbst handelt, sondern nur durch ihre Organe, die ihr Imperium wiederum von dem abgeleiteten Imperium der juristischen Person ableiten. Dh, bei juristischen Personen sind die handelnden physischen Personen hinsichtlich des abgeleiteten Imperiums mediatisiert, sodass es im Einzelfall zu schwierigen rechtlichen Konstellationen kommen kann.

Bei allen Ausgliederungen ist es jedenfalls wichtig, dass die staatlichen Garantien, wie Objektivität, Gleichmäßigkeit, Einheitlichkeit, Kontinuität und Rechtsschutz, weiter aufrecht bleiben.

### 3.3. Beispiele

Im Bereich des Verkehrsrechts wurden bereits vielfach Ausgliederungen von hoheitlichen Aufgaben vorgenommen: Beispiele finden sich in der StVO, zB Verkehrsregelung unter bestimmten Umständen durch Feuerwehr oder Straßenbahnunternehmen (§ 97 Abs 3 StVO), Vornahme straßenpolizeilicher Handlungen durch Baustellenarbeiter (§ 40 Abs 2 StVO), Schulwegsicherung durch Privatrechtssubjekte (§ 97a StVO) etc. Die landesgesetzlichen Vorschriften sehen die Möglichkeit vor, Privatrechtssubjekte mit der Überwachung der Einhebung der Parkgebühren zu betrauen. Diese dürfen auch Organmandate ausstellen und Anzeigen verfassen und sind als Organe der öffentlichen Sicherheit iS des VStG zu betrachten. Ein Eisenbahnunternehmen hat nach § 45 Abs 1 EisebG Eisenbahnaufsichtsorgane zu bestimmen, die sogar das Recht haben, uU Personen festzunehmen (§ 45 Abs 3 EisebG). Im KFG finden sich folgende Beispiele von Ausgliederungen: wiederkehrende Begutachtung von Kfz (§ 57 a Abs 2), Gutachten bei besonderer Überprüfung von Kfz (§ 57 Abs 2), Herstellung von Kennzeichentafeln (§ 49 Abs 5) und Begutachtungsplaketten (§ 57 a Abs 7), Ausbildung von Kraftfahrzeuglenkern (§ 108), Ausstellung des Mopedausweises durch private Institutionen (§ 68 a Abs 2). Ebenso werden die begleitenden Maßnahmen iS des § 24 Abs 3 FSG von privaten Einrichtungen durchgeführt.

Bei den bereits ausgegliederten Aufgaben im Straßenverkehrsbereich sind zwei Gruppen zu unterscheiden:

1. Die Betrauung unmittelbar durch das Gesetz von Organen und privaten Personen, die bestimmte hoheitliche Tätigkeiten durchführen dürfen und deren Tätigkei-

ten der dafür eigentlich zuständigen Behörde zugerechnet werden (Bedeutung für Weisungsrecht, Amtshaftung etc). Dies findet sich vor allem im Bereich der StVO, wo es sich idR um sog „notpolizeiliche Maßnahmen“ handelt, dh, wenn Gefahr im Verzug ist und keine staatlichen Organe zur Stelle sind, können auch private Organe diese Tätigkeiten vornehmen (Sperrung einer Straße durch die Feuerwehr oder durch den Straßenerhalter). Das Recht dieser Organe geht sogar so weit, dass sie für die Behörde auch Verordnungen erlassen können (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrverbote).

2. Bei Tätigkeiten, die ein besonderes fachliches Wissen erfordern und die in großer Zahl anfallen (zB Begutachtung von Kfz), war die Überlegung des Gesetzgebers, dass durch die hohe Anzahl der Fälle der Staat entsprechendes Personal benötigen würde. Das Problem hierbei ist aber, dass diese Fälle nicht zeitlich gleichmäßig auftreten, sondern in unregelmäßiger Zahl in unregelmäßigen Intervallen an unterschiedlichen Orten. Durch die Möglichkeit, dass Private, die auch andere – zB gewerbliche – Tätigkeiten durchführen (zB Werkstätten), mit den genannten Aufgaben betraut werden, können Mittel und Personal effizient eingesetzt werden.

3. Von diesen beiden vorgenannten Modellen ist die grundsätzliche Privatisierung durch Schaffung einer neuen juristischen Person zu unterscheiden, an der der Bund die Mehrheitsbeteiligung oder die alleinige Beteiligung hat und jene Aufgaben wahrnimmt, die früher der Bund im Rahmen seiner Privatwirtschaftsverwaltung oder im Rahmen der Hoheitsverwaltung vorgenommen hat. Diese Möglichkeit ist wohl nur dann ins Auge zu fassen, wenn Aufgaben ausgelagert werden sollen, die schon bereits bisher keine typisch hoheitlichen Aufgaben waren.

Da bei der Privatisierung der Kfz-Zulassungen nicht nur Teilakte ausgelagert werden, sondern ein gesamter hoheitlicher Akt vom Beginn bis zum Ende (Bescheiderlassung) aus dem Behördenbereich ausgelagert wird, ist das unter Punkt 2 genannte Modell Vorbild für diese Privatisierung.

## 4. Die Ermächtigung

### 4.1. Umfang der Ermächtigung

Der inhaltliche Umfang der Ermächtigung wird durch das Gesetz vorgegeben. Er umfasst grundsätzlich alle Tätigkeiten der Zulassung, ausgenommen die Erteilung von Auskünften aus der Zulassungsevidenz und die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Aufhebung der Zulassung, welche weiterhin in die direkte Zuständigkeit der Behörde fallen. Die Begründung dafür liegt darin, dass eine amtliche Aufhebung einer Zulassung oftmals auch mit konkreten Vollstreckungsschritten, wie Abnahme der Kennzeichentafeln durch die Exekutive, verbunden ist und daher auch ein vollstreckbarer Bescheid notwendig ist. Hierbei sind nicht nur oftmals schwierige rechtliche Fragen zu lösen, sondern es wäre auch die Situation verfassungsrechtlich bedenklich, dass Exekutivorgane für Versicherungsunternehmen tätig werden. Dies wäre mE ein Beispiel dafür, dass die Grenze der verfassungsrechtlichen Zulassung der Privatisierung wahrscheinlich überschritten würde.

Auch die Zulassung und Zuweisung von Sachbereichskennzeichen und Deckkennzeichen (Fahrzeuge gem § 48 Abs 1 Z 1 bis 3 und § 54 Abs 3 und Abs 3 a lit a

und b) und die Ausgabe dieser Kennzeichentafeln sowie die Zuweisung und Reservierung von Wunschkennzeichen bleibt der Behörde vorbehalten. Hinsichtlich der Wunschkennzeichen kann jedoch die Ausgabe von Kennzeichentafeln durch die Zulassungsstelle erfolgen (§ 40 a Abs 5 Z 20).

Ebenso besteht weiterhin die Zuständigkeit der Behörde zur Klärung gewisser rechtlicher Vorfragen: So kann die Zulassungsstelle nur Probefahrtenkennzeichen zuweisen und die Kennzeichentafeln hierfür ausgeben, nachdem die Behörde die Durchführung von Probefahrten bewilligt hat (§ 40 a Abs 5 Z 14). Auch die Vornahme der vorübergehenden Zulassung (§ 38) erfolgt durch die Zulassungsstelle nur dann, wenn die Behörde die Vorfrage des Vorliegens eines Hauptwohnsitzes im Bundesgebiet beurteilt hat. Dies könnte aber auch ohne verfassungsrechtliche Bedenken nach Gesetzesänderung von den Zulassungsstellen durchgeführt werden.

Auf Grund der rechtlichen Konstruktion vor der 19. KFGNov war es möglich, ein Fahrzeug bei einer anderen Behörde (Aufenthaltsbehörde des Zulassungsbesitzers) als der, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, abzumelden (§ 43 Abs 1 erster Satz). Da auch die Durchführung der Abmeldung nunmehr von privaten Zulassungsstellen durchgeführt werden kann und die betreffende Gesetzesstelle des § 40 a Abs 5 Z 11 auch ausdrücklich auf § 43 Abs 1 verweist, ist es daher auch möglich – analog zu der behördlichen Zulassung –, das Fahrzeug auch bei einer anderen Zulassungsstelle als der, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug zugelassen wurde, abzumelden.

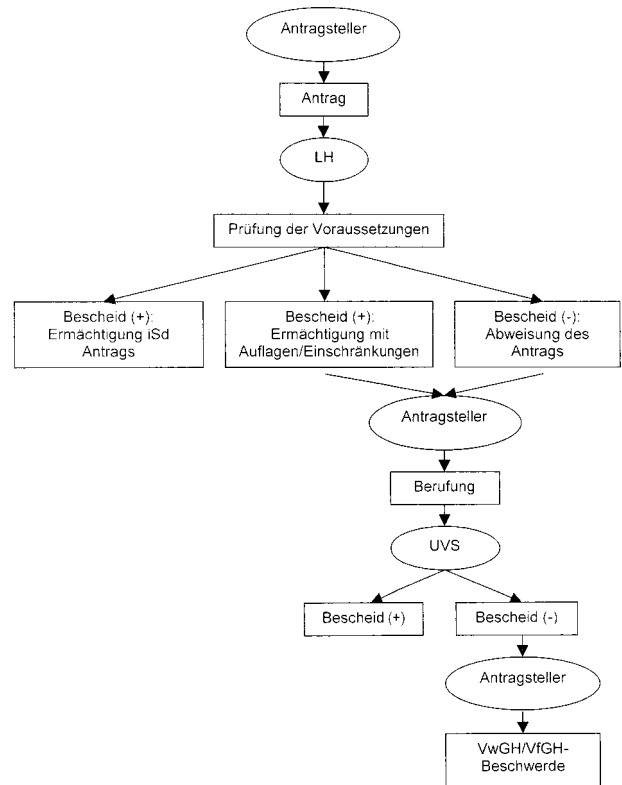
## 4.2. Stellung des Ermächtigten zur Behörde

### 4.2.1. Erteilung der Ermächtigung

Die erteilte Ermächtigung durch den LH stellt einen Bescheid dar, der die Ausübung eines Rechts begründet. Ermächtigt wird nicht die einzelne Zulassungsstelle, sondern der Versicherer. Die Erteilung der Ermächtigung liegt nicht im Ermessen des LH, sondern der Versicherer hat – bei Vorliegen aller gesetzlich geforderten Voraussetzungen – einen Rechtsanspruch darauf (§ 40 a Abs 4: „... hat zu ermächtigen“). Eine dieser Voraussetzungen ist in § 40 a Abs 3 normiert: So muss die als Zulassungsstelle dienende Einrichtung des Versicherers im Sprengel der Behörde oder im Sprengel der unmittelbar angrenzenden Behörde desselben Bundeslandes ihren Standort haben. Durch diese Lösung wird die Versorgung mit Zulassungsstellen auch im Bereich kleinerer Behörden erleichtert und es auch „kleineren“ Versicherungen leichter gemacht, Zulassungsstellen einzurichten.<sup>3)</sup> Sollte diese Ermächtigung verweigert werden, besteht die Möglichkeit einer Berufung an den UVS und in der Folge einer Beschwerde an den VwGH oder VfGH. Die Ermächtigung ist allenfalls unter den erforderlichen Bedingungen, Auflagen oder Einschränkungen zu erteilen. Diese Bestimmung wurde durch die ZuStV, die die näheren Anforderungen an die privaten Zulassungsstellen festlegt, konkreter determiniert. Ist die Ermächtigung erteilt, ist die Zulassungsstelle berechtigt und verpflichtet, im Rahmen der übertragenen Aufgaben an Stelle der Behörde tätig zu werden (§ 40 Abs 1 letzter Satz).

<sup>3)</sup> ErlRV 712 BlgNR 20. GP, 37.

Grafik 2: Ermächtigung



### 4.2.2. Endigung der Ermächtigung

Die Ermächtigung ist gem § 40 a Abs 7 vom LH widerrufen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr gegeben sind oder die ordnungsgemäße Abwicklung der Zulassung nicht gewährleistet ist. Als Voraussetzung dafür wurde in § 40 a Abs 6 ein Aufsichtsrecht der Zulassungsbehörde normiert, das dieser ein Kontrollrecht einräumt. Im Rahmen dessen kann die Behörde die Zulassungsstelle jederzeit überprüfen, die Vorlage von Unterlagen verlangen und Anordnungen zur Behebung von Mängeln treffen. Den Anordnungen der Behörde hat die Zulassungsstelle unverzüglich zu entsprechen, widrigenfalls dies den Widerruf der Ermächtigung nach sich zieht (§ 40 a Abs 7 Z 2 lit b).

### 4.2.3. Zurücklegung der Ermächtigung

Gem § 40 a Abs 8 kann der Versicherer die Ermächtigung auch selbst zurücklegen oder diese ruhend melden.

### 4.2.4. Weisungsrecht

Die Bundesverfassung sieht vor, dass die gesamte staatliche Verwaltung unter Aufsicht der obersten Behörden, das sind die Landesregierungen und die Bundesminister in ihrem jeweiligen Bereich, durchzuführen ist. Daraus leitet sich auch eine durchgehende Weisungsbefugnis ab.

Nachdem die Zulassungsstellen weder im EGVG als Behörden genannt sind noch ihnen auf Grund des KFG Behördenqualifikation zukommen soll, sind sie auch nicht in die Verwaltungs- und Behördenorganisation eingebunden. Sie stehen daher außerhalb der Behördenstruktur. Diese Situation ist an sich nichts Besonderes, da, wie bereits ausgeführt, bei der Begutachtung von Kfz

und der Anbringung von Begutachtungsplaketten eine ähnliche Situation besteht. Ein Problem besteht hier insofern, als diese Ermächtigten abschließende hoheitliche Handlungen treffen, die, wenn sie von Behörden durchgeführt würden, einem förmlichen Verfahren (AVG) unterworfen und daher die Erledigungen eindeutig als Bescheide zu qualifizieren wären. Die Tatsache, dass ein und dieselbe Aufgabe nicht mehr im Rahmen der Behördenorganisation, sondern durch Beliehene vorgenommen wird, führt dazu, dass diese Beliehenen auch keinem Weisungsrecht unterliegen. Eine Entschärfung dieser Situation bietet § 40 a Abs 6, der der Zulassungsbehörde ein Kontrollrecht einräumt und normiert, dass die Zulassungsstelle den Anordnungen der Behörde unverzüglich zu entsprechen hat (Aufsichtsrecht).

#### 4.2.5. Rechtsnatur der Zulassung durch die Zulassungsstelle

Ist ein Zulassungsvorgang beendet, tritt dies nach außen in Form des Zulassungsscheines in Erscheinung. Dieser Zulassungsschein stellt, wenn er von der Behörde ausgestellt wurde, die Ausfertigung eines Bescheides dar. Nunmehr dürfen Anträge auf Zulassung nur noch bei den privaten Zulassungsstellen eingebracht werden. Dem gegenüber steht auch der in § 40 b Abs 6 Z 1 normierte Kontrahierungszwang der Zulassungsstelle sowohl für ihre Versicherungsnehmer als auch für die Versicherungsnehmer anderer Versicherer, die keine privaten Zulassungsstellen eingerichtet haben. Nun kann aber ein Zulassungsschein, der von einer Zulassungsstelle ausgefertigt wird, wie oben dargelegt, keinen Bescheid darstellen, da hier nicht das AVG anzuwenden ist und können daher die Rechtsfolgen einer Zulassung nicht automatisch eintreten. Daher sieht § 40 b Abs 2 zweiter Satz vor, dass mit Ausfolgung des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln die Fahrzeuge als zugelassen gelten, somit eine gesetzliche Bescheidvermutung anzunehmen ist. Die Zulassungsstelle tritt nicht an die Stelle der Behörde, sondern wird nur für diese tätig. Dies bedeutet, dass sie nicht im eigenen Namen agiert, sondern im Namen der Zulassungsbehörde deren hoheitlichen Aufgaben durchführt. Dh, die Zulassungsstelle stellt einen Zulassungsschein aus, der die Bezeichnung der Behörde trägt und nicht etwa die Bezeichnung des Versicherers. Dies ist insofern auch für den Rechtsunterworfenen von Bedeutung, da im Ausland nur solche Zulassungsscheine anerkannt werden, die von der zuständigen inländischen Behörde stammen.

## 5. Haftungsfragen

Unterlaufen der Zulassungsstelle bei der Zulassung fahrlässig Fehler und wird dadurch ein Schaden verursacht, besteht grundsätzlich ein Amtshaftungsanspruch des Geschädigten gegenüber dem Bund. Fraglich ist jedoch, wie es sich verhält, wenn zwar eine Zulassungsstelle einen Schaden verursacht, dieser aber nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Zulassung steht, sondern etwa eher dem Bereich des Abschlusses des Versicherungsvertrages zuzuschreiben ist. Hier kann es zu Abgrenzungsproblemen kommen, da eben die Zulassungsstelle nicht nur hoheitlich, sondern auch weiterhin privatwirtschaftlich tätig ist und der Bereich der privatwirtschaftlichen Tätigkeit nicht dem AHG unterliegt. Da oftmals der Abschluss des Versicherungsver-

trages und die Zulassung des Fahrzeuges in einem sehr engen Zusammenhang stehen, ist es schwierig, hier die Grenzen zwischen privatwirtschaftlichem und hoheitlichem Tätigwerden genau zu ziehen. Fraglich ist nämlich, ob auch Vorbereitungsmaßnahmen für hoheitliches Tätigwerden bereits vom AHG umfasst sind. Wenn sie unabdingbare Voraussetzung für das hoheitliche Tätigwerden sind, könnte uU hier bereits ein Amtshaftungsanspruch abgeleitet werden.

Da nach dem AHG der Bund für das Verhalten seiner Organe haftet, jedoch diese Organe lediglich als physische Personen (§ 1 Abs 2 AHG) definiert werden, sieht § 40 a Abs 7 lit c vor, dass das AHG mit der Maßgabe Anwendung findet, dass der Rückersatzanspruch des Rechtsträgers gegenüber der ermächtigten Zulassungsstelle auch dann gilt, wenn es sich dabei nicht um eine natürliche Person handelt. Dh, dass auch dann Regressansprüche geltend gemacht werden können, wenn der Ermächtigte eine juristische Person ist. Wichtig ist in diesem Zusammenhang jedoch, dass nur jenes Privatrechtssubjekt, sei es juristische oder physische Person, Amtshaftungsansprüche und in der Folge Regressansprüche auslösen kann, das ausdrücklich im Ermächtigungsbescheid ermächtigt wurde. Dieses muss nicht unbedingt mit der in der Folge tatsächlich handelnden physischen Person identisch sein. Vorstellbar ist etwa, dass bei der Zulassungsstelle auch mehrere physische Personen mit der Zulassung von Fahrzeugen beschäftigt sind. Ein Amtshaftungsanspruch wird jedenfalls dann möglich sein, wenn eines dieser Organe, das in einem Verhältnis zur Zulassungsstelle (Versicherer) steht, fahrlässig und rechtswidrig handelt und dadurch einem Dritten einen Schaden verursacht. Passiv legitimiert als Beklagter ist jedoch jene Person, die ausdrücklich im Bescheid als Ermächtigter aufscheint. Aus Sicht des Bundes ist es in diesem Zusammenhang relevant, dass auch der Ermächtigte über ein entsprechendes Haftungsvermögen verfügt, sodass im Falle eines Regresses auf dieses zurückgegriffen werden kann. Da Ermächtigter nur ein Versicherer der Kfz-Haftpflichtversicherung, der die Zulassungsstelle eingerichtet hat, sein kann, besteht die genannte Problematik nicht, weil Versicherer ohnedies schon auf Grund der einschlägigen versicherungsrechtlichen Bestimmungen über einen entsprechenden Deckungsstock verfügen müssen.

Außerhalb des Amtshaftungsbereiches hat der Versicherer auch noch für eine Reihe anderer Tätigkeiten zu haften: Es besteht eine Haftung gegenüber der Zulassungsbehörde für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben und der Datensicherung, eine Haftung für die korrekte und ordnungsgemäße Ablieferung des Kostenbeitragsanteiles der Gebietskörperschaften, eine Haftung dafür, dass die personenbezogenen Daten nicht Dritten zur Verfügung gestellt werden bzw nicht für eigene wirtschaftliche Zwecke intern oder extern verwendet werden etc.

## 6. Rechtsschutz

Ein wesentlicher Bereich ist die Stellung jener Personen, die die Zulassung beantragen. Solange sich diese hoheitlichen Aufgaben im Bereich der Behörde befinden, gibt es entsprechende Rechtsschutzinstrumente auf Grund der bestehenden Verfahrensgesetze, insb nach dem AVG. Das EGVG bestimmt, dass die Ver-

waltungsverfahrensgesetze nur von genau bezeichneten Behörden anzuwenden sind. Eine Anwendung des AVG scheidet daher für die Zulassungsstelle aus. Damit verbunden sind in der Folge mögliche Rechtsschutzdefizite, wie etwa im Fall der nicht zeitgerechten Behandlung eines Antrags. Im Rahmen des AVG besteht bei Versäumnis der Behörde die Möglichkeit des Devolutionsantrages (§ 73 AVG). Entscheidet die Behörde nicht, geht die Zuständigkeit auf Antrag der Partei auf die übergeordnete Behörde über. Sie trifft dann die Entscheidungspflicht und – wenn alle übergeordneten Verwaltungsbehörden nicht entscheiden – besteht die Möglichkeit, durch Säumnisbeschwerde beim VwGH dem Recht zum Durchbruch zu verhelfen. Festzuhalten ist jedoch aus der Praxis, dass es bisher beinahe nie zu einem Fall gekommen ist, in dem eine Zulassungsbehörde nicht zeitgerecht entschieden hat.

Da, wie bereits ausgeführt, bei Verfahren vor den Zulassungsstellen das AVG keine Anwendung findet, gelten auch nicht die Bestimmungen über die Durchführung eines Ermittlungsverfahrens. Dh, die Zulassungsstelle ist nicht verpflichtet, von sich aus Nachforschungen anzustellen, da hier die *Offizialmaxime* nicht zur Anwendung gelangt. Kommt die Zulassungsstelle daher zum Schluss, dass die Voraussetzungen für eine Zulassung bzw für die Erteilung eines Probe- oder Überstellungskennzeichens ihrer Meinung nach nicht vorliegen, muss sie sich jeder weiteren Tätigkeit im konkreten Fall enthalten. § 40b Abs 3 normiert, dass, wenn dem Antrag nicht vollinhaltlich stattgegeben werden kann, die Zulassungsstelle den Antrag samt Beilagen mit ausreichender Begründung unverzüglich der Behörde vorzulegen hat.

Eine Art sukzessive Kompetenz regelt § 40b Abs 2, wonach eine Pflicht der Zulassungsstelle normiert wird, unverzüglich, längstens jedoch innerhalb einer Woche ab Einlangen eines Antrags zu handeln. Bei Zuwiderhandlung kann diesfalls vom Antragsteller die Behörde angerufen werden. Diese Anrufung kann in jeder beliebigen Form (mündlich oder schriftlich) erfolgen und stellt eine Art Rechtsmittel dar.<sup>4)</sup> Dies hat zur Folge, dass alle bisherigen Akte der Zulassungsstelle im Falle eines potenziell abweisenden Bescheides von der Behörde neu aufzurollen sind und unabhängig von den Entscheidungsgrundlagen der Zulassungsstelle neu zu behandeln sind. Ergibt die Prüfung der Behörde, dass dem Antrag stattzugeben ist, so hat die Behörde festzustellen, dass die Zulassungsstelle zuständig ist (§ 40b Abs 4). Durch diese den Bestimmungen des AVG nachgebildeten Normen wird der Rechtsschutz der Personen, die die Zulassung bei einer Zulassungsstelle beantragen, weitgehend gesichert.

## 7. Zusammenfassung und Ausblick

Die Privatisierung der Kraftfahrzeugzulassung hat positive Folgen: So kam es zu einer Effizienzsteigerung durch Beseitigung von Doppelläufigkeiten, zeitlichen Einsparungen durch Wegfall von Behördenwegen, besseren internen Dispositionsmöglichkeiten sowie größerer Kundennähe durch umfassende Kundenbetreuung. Durch den Rechtsanspruch auf Ermächtigung ist sichergestellt, dass es nicht zu ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteilen auf Grund des Gesetzes kommt, da,

wenn ein LH eine entsprechende V erlässt, er jeden Versicherer ermächtigen muss, der die Voraussetzungen erfüllt. Ob er eine solche V erlässt, hat jedoch der LH zu entscheiden, da er auch die Verantwortung dafür trägt, dass das Zulassungswesen in seinem Bundesland ordnungsgemäß abläuft.

Aus Sicht der Kfz-Besitzer kam es zu zahlreichen bürokratischen Vereinfachungen, da diese nunmehr nur einen Ansprechpartner im Zusammenhang mit den Vorgängen bei der Zulassung haben.

Für die Behörden (BH, BPolDion, Magistrat) bietet die Privatisierung der Kraftfahrzeugzulassungen eine Entlastung und somit ein behördliches Einsparungspotenzial, das langfristig realisierbar ist, da für die ausgelagerten Tätigkeiten keine Planstellen vorgesehen werden müssen<sup>5)</sup>.

Für die Zukunft bieten sich eine Anzahl weiterer Privatisierungsmöglichkeiten: So ist zB an die Auslagerung der Abnahme von Fahrprüfungen, der Ausstellung von Führerscheinen, der Prüferausbildung etc an ermächtigte private Stellen zu denken.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Privatisierung der Kraftfahrzeugzulassungen eine rechtlich schwierige Materie darstellt, da es sich nicht um die Privatisierung von privatrechtlichen, sondern von hoheitlichen Angelegenheiten handelt. Die Praxis zeigt jedoch, dass mit entsprechender gesetzlicher Grundlage auch diese sensible Materie zur Zufriedenheit aller gelöst werden konnte. Sie kann daher durchaus Vorbild für die Privatisierung anderer Bereiche sein.

<sup>5)</sup> ErlRV 712 BlgNR 20. GP, 27.

<sup>4)</sup> Grundtner, KFG<sup>5</sup>, Anm 7 zu § 40b.