

HISTORISCHE FAHRZEUGE

Herausgegeben in Zusammenarbeit mit dem Beirat für historische Fahrzeuge
beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Der Beirat setzt sich zusammen aus:

1. drei Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und
2. je einem Vertreter

des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
der Bundesarbeitskammer,
der Wirtschaftskammer Österreichs,
der Vereine von Fahrzeugbesitzern, die im Kraftfahrbeirat vertreten sind,
der Interessenskreise Versicherungsunternehmen und Fahrzeugindustrie,
von Vereinigungen, die sich mit der Erhaltung und Förderung historischer
Fahrzeuge befassen
der Sachverständigen gemäß § 125 bei den Ämtern der Landesregierung.

Impressum:

Herausgeber: Heiko Haasler

Medieninhaber und Verleger
Eurotax Österreich GmbH

Redaktion: Christine Kreyczy, Tel. +43/664/462 36 88,
e-mail: c.kreyczy@eurotax.at

Sitz des Medieninhabers, Verlagsort und Redaktionsadresse:
Dresdnerstrasse 89, 3. Stock/Top 9, 1200 Wien,
Tel. +43/1/33 23 000, Telefax: +43/1/33 23 000-100
Internet: www.eurotax.at

Hotline: +43/1/33 23 000-990, Telefax +43/1/33 23 000-180
e-mail: oldtimer@eurotax.at

Anzeigenschaltung: Ernst Ludwig, Tel.: +43/1/33 23 000-550
e-mail: e.ludwig@eurotax.at

Unternehmensgegenstand des Medieninhabers: Daten- und Informationsangebot im Bereich Kraftfahrzeugmarkt,
einschließlich Dienstleistungen in der automatischen Datenverarbeitung und Informationstechnik.

Grundlegende Richtung des Druckwerks: Daten- und Informationsangebot im Bereich Kraftfahrzeugmarkt

Vertretungsbefugte des Medieninhabers: Heiko Haasler,
Markus Potthast, Martin Novak und Walter Steinhauser

(Gesellschafter / Anteilsverhältnisse des Medieninhabers):
Alleingesellschafterin: EurotaxGlass's Ausco Holdings GmbH (FN 286768v. HG Wien):
Selber im Alleineigentum der EurotaxGlass Holdings BV, Niederlande, Firmenbuch 32103417:
Diese wiederum im Alleineigentum der EurotaxGlass's Limited, Großbritannien, Firmenbuch 05763626

Hersteller und Herstellungsort: MDD AG, D-63263 Neu-Isenburg

Rechtevorbehalt und Haftungsausschluss:

Dieses Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Es wurde unter der ehrenamtlichen Mitarbeit der im Beirat für historische Fahrzeuge beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertretenen Herren Ing. Karl Eder, Prof. Dipl. HTL-Ing. Friedrich Ehn, Dr. Winfried Kallinger, Ing. Walter Kuba, KR. Franz Steinbacher, Dr. Josef Nemeth, Ing. Werner Steurer und Mag. Karl-Heinz Wegrath erstellt. Jede Verwertung bedarf der schriftlichen Genehmigung der EurotaxGlass's Österreich GmbH. Das gilt insbesondere, aber nicht ausschließlich für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Datenverarbeitungssystemen, ausgenommen ist die Vervielfältigung im Bereich von Sachverständigen-Gutachten.

Das Zeichen EUROTAX ist als Wort- und Wortbildmarke zugunsten der Eurotax Holding GmbH geschützt.

Alle Angaben und Daten wurden nach bestem Wissen ermittelt, dessen ungeachtet sind sie aber unverbindlich und ohne jede Gewähr. Aus einer allfälligen Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit kann keine wie immer geartete Haftung begründet werden.

Inhaltsverzeichnis:

Bestellkarten	1 - 4
Impressum	5 - 6
Inhaltsverzeichnis gesamt	7 – 14
Markenübersicht PKW und leichte Nutzfahrzeuge	15 - 22
Markenübersicht PKW und leichte Nutzfahrzeuge - US	23 - 24
Markenübersicht Krafträder	25 - 32
Markenübersicht Militärfahrzeuge.....	33 - 34
Markenübersicht Lastkraftwagen	35 - 36
Markenübersicht Sonstige Fahrzeuge	37 - 41
Vorwort	42 - 223
- Marken / Modelle	42
- Replicas	43
- Modelle - US-FZ	44
- Marken / Modelle / Aufbau - Militärfahrzeuge.....	44
- Marken / Modelle / Aufbau - LKW / Sonstige KFZ.....	45
- Karosserie - PKW + leichte NFZ / + US-FZ.....	46 - 52
- Motor	53
- Technische Daten	54 - 56
Differenzen kW/PS und Hubraum	54
Umrechnung SAE-PS lt. Erlass BM für Finanzen	54
- Produktionszeiten/Baujahre	57
- Erhaltungswürdigkeit	58
- Brief Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	59
- Wichtiger Hinweis zur Auflistung der gesetzlichen Bestimmungen	60

Die Auflistung der österreichischen Bestimmungen für erhaltungswürdige Fahrzeuge ist die Sammlung der gesetzlichen Bestimmungen und relevanten Richtlinien (Erlässe), die seit Ausgabe des ersten Buches „Historische Fahrzeuge“ 1996 beschlossen wurden. Sie gibt einen Überblick über die Veränderungen im gesetzlichen Bereich in Österreich, welche die historischen Fahrzeuge betreffen.

Die Daten sind nach Datum aufsteigend gelistet und es sind daher immer die Erlässe mit dem jüngsten Datum die derzeit gültigen Bestimmungen, die anzuwenden sind.

- Österreichische Bestimmungen für erhaltungswürdige Fahrzeuge

20. März	1998	Erlass GZ.: 190.500/2-II/A/5/98	61 - 64
12./13. Oktober	1999	Protokoll ZI.: 170.303/18-II/B/7/99 (Auszug)	65
18. Juni	2001	Protokollerlass GZ 190500/8-II/B/5/01 (Auszug)	66
11. Oktober	2001	Protokollerlass GZ. 190500/12-II/B/5/01 (Auszug)	67 - 68
06. März	2002	Länderbesprechungsprotokoll ZI.: 170303/1-II/B/7/02 (Prot. Beirat 2.7.2003)	69 - 70
23. Jänner	2003	Protokollerlass 191121/01-II/ST4/03 (Auszug – Prot. Beirat 2.7.2003)	71
22. April	2003	Protokollerlass 191121/4-II/ST4/03 (Auszug – Prot. Beirat 2.7.2003)	72
02. Juli	2003	Protokoll Sitzung Beirat - normativer Teil als Erlass des BMVIT (Auszug)	69 - 72
03. Dezember	2003	Protokoll Sitzung Beirat - normativer Teil als Erlass des BMVIT (Auszug)	73 - 74
09. Juni	2004	Protokoll Sitzung Beirat - normativer Teil als Erlass des BMVIT (Auszug)	75 - 77
07. September	2004	Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Länder Ausnahmegenehmigung gem. § 34 Abs. 4 – Delegation (Auszug)	78 - 79
01. Dezember	2004	Protokoll Sitzung Beirat – normativer Teil als Erlass des BMVIT	80 - 82
27. Oktober	2005	26. KFG-Novelle (Auszug – betreffend historische Fahrzeuge).....	83 - 84
27. Oktober	2005	Erlass GZ.BMVIT-179.713/0008-II/ST4/2005 – Fahren mit Licht am Tag	85 - 86
30. November	2005	Protokoll Sitzung Beirat – normativer Teil als Erlass des BMVIT	87 - 88
02. Mai	2006	Erlass GZ.BMVIT-190.500/0002-II/ST4/2006 – Änderungen 26. KFG-Novelle	89 - 92
03. Mai	2006	Erlass zur AltfahrzeugeVO BMLFUW-UW.2.1.6/0036-VI/2/2006	93
09. Mai	2006	27. KFG-Novelle (Auszug)	94
14. Juni	2006	Protokoll Sitzung Beirat - normativer Teil als Erlass des BMVIT	95 - 96
29. November	2006	Protokoll Sitzung Beirat - normativer Teil als Erlass des BMVIT	97
28. November	2007	Protokoll Sitzung Beirat - normativer Teil als Erlass des BMVIT	98 - 101
01. Dezember	2007	Erlass GZ.BMVIT -179.340/0007-II/ST4/2007 – erforderliche Nachrüstung bei historischen Kraftfahrzeugen	102
20. Dezember	2007	Erlass Winterreifenpflicht, 29. KFG-Novelle	103 - 106
04. Jänner	2008	29. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz.....	107 - 108
01. Juli	2008	LKW-Fahrverbote (IG Luft) Wien, Niederösterreich und Burgenland (Info WKÖ)	109 - 111
21. November	2008	Protokoll Sitzung Beirat – normativer Teil als Erlass des BMVIT	112 - 114
24. November	2009	Protokoll Sitzung Beirat – normativer Teil als Erlass des BMVIT	115 - 117
		Anlage: FIVA Technical Code 2010	118 - 121
18. August	2010	Änderung des Immissionsschutzgesetzes-Luft	122 - 138
17. November	2010	Beirat historische Fahrzeuge – Beschluss IG-Luft	139 - 141
		BMLFUW-Lebensministerium – Antwortschreiben Beschluss IG-Luft	142 - 143
24. November	2011	Protokoll Sitzung Beirat – normativer Teil als Erlass des BMVIT	144 - 145
22. November	2012	Protokoll Sitzung Beirat – normativer Teil als Erlass des BMVIT	146 - 148
24. Juni	2013	Änderung der NÖ-Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (PM10) - gültig ab 1.10.2013	
01. Oktober	2013	LKW-Fahrverbote (IG-Luft) Niederösterreich – Ausnahme hist. LKW	149 – 151
20. November	2013	Protokoll Sitzung Beirat – bei Drucklegung nicht verfügbar	
01. Juli	2014	IG-L Maßnahmenverordnung für Wien, LKW-Fahrverbote – Ausnahme hist. LKW	152 - 153
17. November	2014	Protokoll Sitzung Beirat – bei Drucklegung noch nicht verfügbar	

*** Erlass GZ.: 190.500/2-II/A/5/98 – 20.3.1998**

Zusammenstellung der relevanten gesetzlichen Bestimmungen	61
Überprüfung der Erhaltungswürdigkeit	62
Nachweis mit Eurotax Kurzauszug (Seitenausdruck der Liste)	62
Originalität	63
Hauptgruppen (MUSS – Originalzustand)	63
Austauschteile/Nachbildungen	63
Überprüfung des Erhaltungszustandes	63
Zeitliche Fahrbeschränkung	63 - 64
Eintragung in Genehmigungspapiere/Zulassungsschein.....	64

*** Protokoll ZI.: 170.303/18-II/B/7/99 – 12. u. 13.10.1999 (Auszug)**

Historisches Fahrzeug nachträglich in Genehmigungsdokument	65
--	----

Ausnahmegenehmigung – Umbausätze/Ausland	65
* Protokollerlass GZ 190500/8-II/B/5/01 – 18.6.2001 (Auszug)	
Genehmigung von Fahrzeugen aus der Schweiz.....	66
Genehmigung von Fahrzeugen abhängig vom Verwendungszweck.....	66
* Protokollerlass GZ 190500/12-II/B/5/01 – 11.10.2001 (Auszug)	
Umschreiben einer Genehmigung (auf historisch)	67
Genehmigung eines historischen Fahrzeuges	
ohne entsprechende Originalpapiere	67
Änderung an historischen Fahrzeugen	67
Lärmmessung	67
Genauere Differenzierung der Sachverständigen	67
Sonderfälle für die Genehmigung als Historisches Fahrzeug	67 - 68
Historische Fahrzeuge mit Nachrüstkatalysator	68
Fahrzeuge mit roten Blinkleuchten	68
* Protokoll Sitzung Beirat - normativer Teil als Erlass des BMVIT – 2.7.2003 (Auszug)	
Zusammensetzung des Beirates für Historische Fahrzeuge	69
Anbringung von Kennzeichen	69
Historische Anhänger	70
Lärnmachweis für die Genehmigung Historischer Fahrzeuge	70
Länderbesprechungsprotokoll Zl.: 170303/1-II/B/7/02 vom 6.3.2002 (Ergänzung)	
Führen von fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen	71
Genehmigungsanträge: Marke Trabant	71
Genehmigung von Fahrzeugen, die §2 Abs.1 Ziff.43 KFG 1967 nur teilweise entsprechen	
(noch nicht in der Liste enthalten sind)	
Verlag EurotaxGlass's – Bestätigung über geplante Aufnahme in die Liste	71
Ergänzend Ergebnisse aus den Besprechungen m. d. Kraftfahrreferenten zu §34 Ausnahmegenehmigung	
* Protokollerlass 191121/01-II/ST4/03 – 23.1.2003 (Auszug)	71 - 72
* Protokollerlass 191121/4-II/ST4/03 – 22.4.2003 (Auszug)	72
* Protokoll Sitzung Beirat - normativer Teil als Erlass des BMVIT – 3.12.2003 (Auszug)	
Liste der Historischen Fahrzeuge	73
Lkw, Sonstige, Militärfahrzeuge, Wohnmobile, Liste d. SV für hist. KFZ	
Anbringung von Kennzeichen	73 - 74
Genehmigungsanträge	74
Lärnmachweis für die Genehmigung	74
Änderung auf Historisches Fahrzeug in den Fahrzeugdokumenten	74
* Protokoll Sitzung Beirat - normativer Teil als Erlass des BMVIT - 9.6.2004 (Auszug)	
Erhaltungswürdigkeit für Fahrzeuge ab Baujahr 1980 – Fahrzeugalter 30 Jahre	75
Historische Militärfahrzeuge	75 - 76
Gewerbliche Verwendung von historischen Fahrzeugen	77
Prüfung der Voraussetzungen für historische Fahrzeuge nach §§ 56 und 57a KFG 1967	77
Anbringung von Kennzeichen – Ergänzung Erlass vom 3.2.2004 – Zl.: 179478/2-II/ST4/04	77
* Protokoll Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Länder	
Ausnahmegenehmigung gem. § 34 Abs. 4 – Delegierung – 7.9.2004 (Auszug)	
Historisches Fahrzeug - Umrüstung von Benzin auf Dieselmotor:	
Anlassfälle	78 - 79
* Protokoll Sitzung Beirat - normativer Teil als Erlass des BMVIT - 1.12.2004 (Auszug)	
Einstufung als historisches Fahrzeug – 30 Jahres Regelung	80 - 81
Sicherheitstechnische Mindestanforderungen für historische Fahrzeuge	81
Genehmigung von historischen Rennfahrzeugen	81
Auflagen für historische Fahrzeuge	81
Arbeitscheinwerfer an Feuerwehrfahrzeuge etc.	82
Historische Anhänger	82
Begutachtungsfristen	82
„Erleichterungen“ für historische Fahrzeuge	82
Verwendung von „geschützten“ Zeichen	82

* 26. KFG-Novelle - Bundesgesetzblatt 27. Oktober 2005 (Auszug – betreffend historische Fahrzeuge)	
Aus „Kraftfahrzeug“ wird „Fahrzeug“	83
Beleuchtungseinrichtungen an historischen Fahrzeugen	83
Bereits genehmigtes Fahrzeug als historisches Fahrzeug genehmigen	83
Ausnahmegenehmigung	83
§ 57a – wiederkehrende Begutachtung – historische Fahrzeuge 2 Jahre	83 - 84
§ 99 Licht am Tag	84
§ 106 Personenbeförderung	84
* Erlass: GZ. BMVIT – 179.713/0008-II/ST4/2005 – 27. Oktober 2005	
Fahren mit Licht am Tag	85 - 86
* Protokoll Sitzung Beirat - normativer Teil als Erlass des BMVIT - 30.11.2005	
Die 30 Jahres Regelung	87
Sicherheitstechnische Mindestanforderungen historische Fahrzeuge	87 - 88
Licht am Tag für historische Fahrzeuge	88
Änderungen durch die 26. KFG-Novelle für historische Fahrzeuge	88
Allfälliges	88
Kennzeichenformate	88
Fahrräder mit Hilfsmotor	88
Wochenendfahrverbot für Nutzfahrzeuge	88
* Erlass: GZ. BMVIT – 190.500/0002-II/ST4/2006 - 2.5.2006	
Aktualisierung Thematik historische Fahrzeuge aufgrund der Änderungen durch die 26. KFG-Novelle	
Zusammenstellung der relevanten gesetzlichen Bestimmungen	89 - 90
Erläuterungen	90 - 92
* Erlass zur AltfahrzeugeVO BMLFUW-UW.2.1.6/0036-VI/2/2006 – 3.5.2006 (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft)	
Abfallbegriff – Definierung Oldtimer	93
* 27. Novelle zum Kraftfahrgesetz – 9.5.2006	94
Licht am Tag	94
Schneereifenpflicht Kraftfahrzeuge Klassen M2, M3, N2 und N3	94
* Protokoll Sitzung Beirat – 14.6.2006 - normativer Teil als Erlass des BMVIT	
Kettenfahrzeuge	96
Ausnahmegenehmigung lt. § 34 KFG 1967	96
Historische Rennfahrzeuge	96
Altfahrzeugeverordnung	96
Eintragung „historisches Fahrzeug“	96
Was ist „Patina“	96
* Protokoll Sitzung Beirat - 29.11.2006 - normativer Teil als Erlass des BMVIT	
Historische Fahrzeuge – IG-Luft	97
Beleuchtungsnachrüstung / Tagfahrleuchten	97
Winterreifenpflicht	97
Wochenendfahrverbot	97
* Protokoll Sitzung Beirat – 28.11.2007 - normativer Teil als Erlass des BMVIT	
Regelung Tagfahrlicht / 29. KFG-Novelle	99
Argumente Ausnahme IG-Luft	99
Oldtimer Grundsatzpapier „Historische Fahrzeuge und Umweltschutz“	99 - 100
Verstärkte Bedeutung Fahrtenbuch / Vorlage § 57a	101
Replicas	101
* Erlass: GZ.BMVIT-179.340/0007-II/ST4/2007 – 01.12.2007	
Erforderliche Nachrüstung bei historischen Kraftfahrzeugen	102

* Erlass: GZ. BMVIT-179.702/0005-II/ST4/2007	
Winterreifenpflicht 29. KFG-Novelle – NEU für Fahrzeuge Klassen M1 und N1	103 - 106
* 29. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz – 4.1.2008	
Anhebung Mindestalter für historische Fahrzeuge auf 30 Jahre	107
Winterreifenpflicht	107 - 108
* LKW (alt) Fahrverbot – 1.7.2008 (IG-Luft) für Wien, Niederösterreich und Burgenland	109 - 111
* Protokoll Sitzung Beirat – 21.11.2008 – normativer Teil als Erlass des BMVIT	
Entwicklung bezüglich Ausnahmen in den Verordnungen zum IG-Luft	113
Reduzierte Kfz-Steuer für historische Fahrzeuge	113
Fahrtenbuch	113
Importeinschränkung für Euro 0 Fahrzeuge	113
Genehmigungsfähigkeit als historisches Fahrzeug betreffend Umbauten	113
Abgasmessung von Fahrzeugen mit Dieselmotoren	114
Bereifung von historischen Fahrzeugen	114
* Protokoll Sitzung Beirat – 24.11.2009 – normativer Teil als Erlass des BMVIT	
Entwicklung bezüglich Ausnahmen in den Verordnungen zum IG-Luft	116
Importeinschränkungen für Euro = Fahrzeuge	116
Auszug Genehmigungs koordinierungsprotokoll BMVIT 179.415/0006-II/ST4/2010	116
Liste der gerichtlich beeedeten Sachverständigen für historische Fahrzeuge 17.47	117
Kompatibilitätsliste bzgl. Reifendimensionen	117
Allfälliges	117
Anlage: FIVA Technical Code 2010 / Technisches Reglement	118 - 121
* Änderung des Immissionsschutzgesetzes – Luft	
Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich	122 - 138
Maßnahmen für Kraftfahrzeuge	129 - 131
Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nach Abgasklassen	131 - 132
* Protokoll Sitzung Beirat – 17.11.2010 – normativer Teil als Erlass des BMVIT	
Entwicklung bezüglich der Verordnung zum IG-Luft	140
Zollbeschränkungen	140
Allfälliges	140
Kennzeichenformate	140
Historische Nutzfahrzeuge	140
Bereifung von historischen Fahrzeugen	140
Ablastung von historischen Nutzfahrzeugen	140
Beilage: Brief Beschluss Beirat für historische Fahrzeuge - IG-Luft	141
Brief Antwort BMLFUW – Lebensministerium	142 - 143
* Protokoll Sitzung Beirat – 24.11.2011 – normativer Teil als Erlass des BMVIT	
Entwicklung bezüglich der Verordnung zum IG-Luft	145
Reifenliste	145
Einzelfälle	145
Allfälliges	145
* Protokoll Sitzung Beirat – 22.11.2012 – normativer Teil als Erlass des BMVIT	
Verordnung zum IG-Luft	147
Wochenendfahrverbot für Lastkraftwagen	147
Definition historischer Fahrzeuge	147
Steuerliche Einstufung historischer Fahrzeuge	147
Einzelfälle	147
Allfälliges	147
Ablastung historischer Nutzfahrzeuge	147
Historische Fahrzeuge für Sporeinsätze	147
Sachverständige für historische Fahrzeuge	147-148
Kennzeichenformate für historische Fahrzeuge	148
* Änderung des Immissionsschutzgesetzes – Luft	
Änderung der NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub	149 - 151
Sanierungsgebiet	149 - 150

Maßnahmen für den Verkehr	150
Ausnahme historische Lastkraftwagen	150 - 151

*** Protokoll Sitzung Beirat – 20.11.2013 – normativer Teil als Erlass des BMVIT – bei Drucklegung nicht verfügbar**

*** IG-L Maßnahmenkatalog für Wien – 1.7.2014**

20. Dezember 2013 - Novellierung Maßnahmenkatalog für Wien IG-L	152 – 153
Fahrverbote, Ausnahmen, Kennzeichnung, anbringen der Plakette	152
Verordnung des Landeshauptmannes von Wien	152
Ausnahme historische Lastkraftwagen	153
Inkrafttreten 1.7.2014	153

- Auszug aus dem „Mängelkatalog und Kommentar zur wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57a KFG,

4. Überarbeitete und ergänzte Neuauflage“ (Mängelkatalog 2005) 154 - 158

Eintragung Fahrzeugpapiere „Historisches Fahrzeug“	154
Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 (Neuerungen siehe 26. KFG-Novelle)	155
Wie wird aus einem Alltagsfahrzeug ein „Historisches“	155
Generelle Leitlinien der „Historischen Überprüfung“	155
Ablehnungsgründe §57a-Überprüfung	156
Verlegung Begutachtungstermin	156
Anbringung Begutachtungsplakette	156
Ausnahmen beim Historischen Fahrzeug	156 - 158
Bremsen	156
Lenker/Lenkrad	156
Genehmigungszeichen/Vorhandensein von Ausstattung	156
Leuchtmittel	156 – 157
Stoßdämpfer	157
Räder/Felgen	157
Schalldämpfer/Lärmentwicklung	157
Führerhaus/Karosserie	157
Türen/Schlösser	157
Sitze/Sicherheitsgurte	157
Lärmentwicklung	157
Auspuffgase/Rauchentwicklung/Emissionsmessung	158
Funkentstörung	158

- Auszug aus dem „Mängelkatalog und Kommentar zur wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57a KFG (i.d.F. der 26. Novelle) der Durchführungsverordnung zum Kraftfahrzeuggesetz (i.d.F. der 51. Novelle) und der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV i.d.F. der 2.Novelle).

5. überarbeitete und ergänzte Neuauflage“ (Mängelkatalog 2006) 159 - 167

3.2. Begriffsbestimmungen der StVO und des KFG	159 - 163
3.3. Einteilung der Kraftfahrzeuge und Anhänger gem. § 3 KFG	164 - 166
3.4. Historische Fahrzeuge	166 - 167
Erhaltungswürdigkeit	166
Originalität	167
Erhaltungszustand	167
Klassifizierung	167
Benützungsbefreiung	167
Ausnahmen zu einzelnen Prüfpositionen / Ausrüstungsbestimmungen	167
Begutachtungsintervall (2 Jahre)	167

- Auszug aus dem Mängelkatalog für alle Fahrzeugklassen zur wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57a KFG (i.d.F. der 29. Novelle), der Durchführungsverordnung zum Kraftfahrzeuggesetz (i.d.F. der 54. Novelle) und der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV i.d.F. der 3. Novelle).

6. überarbeitete und ergänzte Neuauflage (Mängelkatalog 2009) 168 - 170

3.4. Historische Fahrzeuge	168
Eintragung „Historisches Fahrzeug“	168
Originalität / Hauptgruppen	168
Erhaltungszustand	168

Klassifizierung	168
Benützungsbefreiung	168
Ausnahmen zu einzelnen Prüfpositionen	168 - 169
Anbringungsmaßnahmen	169
Begutachtungsintervall	169
Prüfvorschriften	169
- Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung i.d. Fassung der 3. Novelle (PBStV)	
§ 57a – Fahrtenbuch	169
- Auszug aus den Ergänzungen zum Mängelkatalog + 2009 für alle Fahrzeugklassen zur wiederkehrenden Begutachtung gem. § 57a KFG 1967	
7.12 Gasanlage für den Antrieb von Kraftfahrzeugen	
Nachträglicher Einbau einer Gasanlage bei historischen Fahrzeugen	170
- Auszug aus dem Mängelkatalog der Bundesinnung der Kraftfahrzeugtechniker für alle Fahrzeugklassen zur wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 (i.d.F. der 31. Novelle), der Durchführungsverordnung zum Kraftfahrzeuggesetz KDV (i.d.F. der 59. Novelle) und der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung PBStV (i.d.F. der 7. Novelle)	
7. überarbeitete und ergänzte Neuauflage (Mängelkatalog 2013)	171 - 173
3.4. Historische Fahrzeuge	171
Erhaltungswürdigkeit	171
Originalität / Erhaltungszustand	171
Klassifizierung	171
Benützungsbefreiung	171
Ausnahmen zu einzelnen Prüfpositionen	171 - 172
Begutachtungsintervall	172
Prüfvorschriften	172
Prüfposition Hauptgruppe 1 - Bremsanlage	
Feststellbremse – Wirkung	172
Prüfposition Hauptgruppe 8 – Umweltbelastung	
Emissionen von Benzinmotoren	173
Emissionen von Dieselmotoren	173
- Erlass Normverbrauchsabgabe (Bundesministerium für Finanzen/BMF)	
GZ Ö 15/2-IV/14/98	174
- Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft (30.4.96 DE/Nr. C 127/3)	
Einheitliche Anwendung der kombinierten Nomenklatur	175 - 176
- Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur der Europäischen Gemeinschaften	
- Amtsblatt der Europäischen Union (13.11.2009 DE/C 272/8)	177 - 178
- Tarifierungsrichtlinie historische Kfz – Bundesministerium für Finanzen	
- Nationale Richtlinie zur Einreihung von Kraftfahrzeugen von geschichtlichem bzw. völkerkundlichem Wert (sog. Historische Fahrzeuge bzw. „Oldtimer“ d. Pos. 9705)	179 - 180
Beschaffenheit bzw. Merkmale	179
Originalzustand bzw. unwesentliche Änderungen	179
Charakteristischer Entwicklungsschritt im Fahrzeugbau	179
Seltenheitswert	179
Ursprünglicher Verwendungszweck	179
Hoher Wert	179
Vorschlag zur Darstellung im Gutachten	180
- EU-Richtlinie	
„End of Life Vehicles“	181
- Qualitätsangabe / Zustand	182
- Veteranenfahrzeug-Definition der FIVA – Stand November 1999	183
FIVA Technisches Reglement - Stand Jänner 2010	184 – 187

Definition	184
Begriffe	185
Allgemeine Regeln	185
Technische Einteilung der Fahrzeuge	
Fahrzeugkategorien	185 - 186
Fahrzeug Erhaltungs-Gruppen	186
Einteilung der Fahrzeuge nach Epochen	186
Bestimmung des Baujahres und der Einteilung	187
FIVA Identity Card (FIVA Identitätsausweis)	187
- Import und Genehmigung von „Oldtimern“	188
Bestand per 31.12.2013	189 - 208
Personenkraftwagen nach Erstzulassungsjahren	190
Personenkraftwagen nach Marken	191 - 195
Krafträder nach Erstzulassungsjahren	196
Krafträder nach Marken	197 - 203
Lastkraftwagen nach Erstzulassungsjahren	204
Lastkraftwagen nach Marken	205 - 207
Traktoren nach Erstzulassungsjahren	208
Traktoren nach Marken	209 - 212
Lesehilfe für:	
PKW und leichte Nutzfahrzeuge	213
PKW und leichte Nutzfahrzeuge US	215
Krafträder	217
Militärfahrzeuge	219
Lastkraftwagen	221
Sonstige Fahrzeuge	223
Datenteile:	
- PKW und leichte Nutzfahrzeuge	226 - 511
- PKW und leichte Nutzfahrzeuge - US	514 - 1160
- Fahrrad – Hilfsmotoren	1164
- Krafträder	1165 - 1244
- Militärfahrzeuge	1246 - 1255
- Lastkraftwagen	1258 - 1308
- Sonstige Fahrzeuge	1310 - 1461
Zusammensetzung des Beirates für Historische Fahrzeuge	1463 - 1464
Landesregierungen	1465
Bundesgremium und Landesgremien des Fahrzeughandels	1466
Sachverständige für das Kraftfahrwesen	1467- 1485
- Gutachten-Schema für historische Fahrzeuge/„Oldtimer“	1467
- Mustergutachten für die Einzelgenehmigung von hist. FZ (Copyright: SV Steinbacher, Juli 2014)	1468 – 1473
- Ausfüllanleitung für die Datenblätter	1474
- Mustergutachten Zolltarif-Nr. 9705 hist. FZ (Copyright: SV KR Steinbacher, Jän. 2014)	1475 - 1477
- Hauptverband und Landesverbände Sachverständige	1478
- Nomenklatur Fachgruppen und Fachgebiete	1479
- Sachverständige Spezialisierung „Historische Fahrzeuge“ (17.47) - gereiht nach Bundesländern	1480 - 1484
- Das Technische Museum Wien	1485
Generalvertretungen für Importfahrzeuge	1486 - 1490
Oldtimer Clubs	1492
- Oldtimerclubs – Mitglieder des ÖMVV - gereiht nach Bundesländern	1494 - 1499

Vorwort:

Die Auflistung der historischen Fahrzeuge ist eine unter Mitarbeit der im Impressum genannten unabhängigen Experten zusammengestellte Dokumentation.

Sie enthält eine Liste der erhaltungswürdigen Fahrzeuge, die nach den in Österreich geltenden gesetzlichen Bestimmungen als solche - durch den Beirat für historische Fahrzeuge beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - anerkannt sind.

Diese Liste enthält: PKW, GLW, leichte Nutzfahrzeuge (bis 3,5 to), Krafträder, Militärfahrzeuge (bis und über 3,5 to) sowie schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 to) und sonstige Fahrzeuge (Traktoren, etc.).

Lesen Sie die nachfolgenden Anmerkungen zu den Auflistungskriterien gut durch, damit Sie diese Broschüre als eine sinnvolle Orientierungshilfe einsetzen können.

Marken und Modelle

Die **Fahrzeugmarken** sind in alphabetischer Reihenfolge angeführt. Das Produkt erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da eine Vielzahl von Herstellern seit 1885 in der Automobil- und Zweiradgeschichte verzeichnet sind.

Wenn sich Modellreihen zu eigenen **Marken verselbständigt haben**, sind sie entweder der ursprünglichen Marke zugeordnet, oder als Eigenmarke geführt.

Marken, die **innerhalb eines Konzerns oder Verbundes** eine ausgeprägte Eigenständigkeit beibehalten, sind unter ihrem eigenen Namen aufgeführt, wie Lloyd und Goliath (Borgward-Gruppe), Marquette und LaSalle (Buick bzw. Cadillac bei General Motors), DKW, Wanderer, Audi und Horch (Auto Union), Austin, Morris etc. (BMC), die letzten unter der BMW-Ägide gebauten Glas-Modelle unter Glas, während der SS unter der Rubrik Jaguar geführt wird.

Bei **Lizenz-Modellen** wurde die Markenbezeichnung beibehalten, unter der sie auf den Markt kamen. Der französische Simca 5 ist zwar identisch mit dem kleinen Fiat Topolino, und eine Reihe von Frazer-Nash-BMW's entsprechen mehr oder weniger den deutschen BMW-Modellen gleicher Basis, doch Sie finden beide Wagen unter Simca bzw. Frazer-Nash. Nicht unterschieden wurde bei im **Ausland montierten Fahrzeugen** ein und desselben Typs, wie es z.B. einen deutschen (in Heilbronn assemblierten) Fiat 508 gab, einen britischen 11 CV (dort Light Fifteen genannt) von Citroën oder einen Rolls-Royce, der als Silver Ghost und Phantom I auch in Springfield/USA gefertigt wurde.

Die Fahrzeugmodelle/Typen werden in der Folge ihres Erscheinens aufgezählt. Ab der Ausgabe 2007 sind die leichten Nutzfahrzeuge (LCV) nach den PKW's der jeweiligen Marke gereiht – ebenfalls nach Erscheinungsdatum.

Alle Modelle haben wir nach ihren Originalbezeichnungen benannt. Gab es zwei Bezeichnungen für ein gleiches Modell, wie zum Beispiel Citroën 10 CV, der im Volksmund nur Rosalie genannt wurde, so haben wir beide Bezeichnung genannt: Citroen 10 CV (Rosalie). Wo eine genauere Typenbezeichnung des Herstellers bekannt ist - wie: Typennummer, Modellnummer, Baureihe, Baumuster usw. - ist diese ebenfalls (in Klammern) angegeben.

Replicas (Nachbauten) und Kit-Cars

In dieser Rubrik sind jene Fahrzeuge aufgelistet, die als zeitgeschichtlich und historisch bedeutende Originalfahrzeuge - entweder in Kleinst-Serien oder in Einzelanfertigung – nachgebaut wurden. (Nicht zu verwechseln mit der werksseitigen Bezeichnung „Replica“, wie z.B.: „TT-Replica“ oder „Le Mans Replica“). Der Nachweis der Originalität dieser Fahrzeuge ist über ein SV-Gutachten zu erbringen.

Siehe nachstehenden Protokollerlass vom 23.1.2003 – Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Länder zu § 34 Ausnahmegenehmigung, wie sie für Historische Fahrzeuge Relevanz hat und weiters den Auszug aus dem Protokoll vom 28.11.2007 – betreffend Replicas.

Protokollerlass 191121/01-II/ST4/03 vom 23.1.2003

1.3.6.) „Replica's“: Es stellt sich die Frage, inwieweit auch sog. „Replica's“ mit einem Alter von mehr als 25 Jahren als historische Kraftfahrzeuge genehmigt werden können. Speziell bei diesen „handgefertigten“ Fahrzeugen ist es vielfach schwierig, die Originalität festzustellen. Gemäß Erlass 190.500/12-II/B/5/01 vom 11.10.2001 Pkt. 3 sind jedoch auch diese Eigenbauten oftmals Zeitzeugen und somit historisch wertvoll. Wenn nun solch ein Fahrzeug den Bestimmungen des Erlasses 190.500/2-II/A/5/98 vom 20.03.1998 genügt, kann es als Historisches Fahrzeug genehmigt werden, auch wenn es noch nicht in der Liste der Historischen Fahrzeuge enthalten ist. Für eine Eintragung in die Liste ist es dem Beirat für Historische Kraftfahrzeuge vorzulegen. (Ansprechpersonen Dipl. Ing. Hönig bzw. Dipl. Ing. Sittlinger).

Protokoll Sitzung des Beirates

am: 28. November 2007 in: St. Pölten

3. Allfälliges

*** *Replicas* :**

Es stellt sich die Frage inwieweit auch sog. „Replicas“ mit einem Alter von mehr als 30 Jahren als historische Fahrzeuge genehmigt werden können. Speziell bei diesen „handgefertigten“ Fahrzeugen ist es vielfach schwierig, die Originalität festzustellen. Änderungen am Fahrzeug, die Hauptgruppen (Motor, Achsen, Bodengruppen) betreffen und somit den Grundcharakter des Fahrzeuges und dessen technische Konstruktionsmerkmale verändern, führen zu einer Neueinstufung des Fahrzeuges mit dem Baujahr, das dem geänderten Teil zuzuordnen ist.

Allenfalls ist ein eindeutiges Gutachten mit nachvollziehbarem Nachweis bzgl. des Baujahrs sowie der Originalität des Fahrzeuges erforderlich.

Modelle - US-Fahrzeuge

Die Modellpolitik der amerikanischen Automobilhersteller unterscheidet sich grundlegend von jener der Europäer. So ist es seit Anbeginn der Fahrzeugproduktion Usus, dass die einzelnen Modelle nach dem Erscheinungsjahr definiert werden.

Auf diese Art und Weise können sich Modellreihen über 20/30 Jahre hinweg fortsetzen, obwohl sie Jahr für Jahr renoviert oder gänzlich erneuert wurden. Weiters gab es stets eine Vielzahl an Optionen (Motoren, Radstände, Aufbauformen, Ausstattungen, Duty-Pakete, Spezialversionen für bestimmte Klimabereiche etc.), mit welchen der Kunde sein Wahlfahrzeug - seinem persönlichen Geschmack entsprechend - aufrüsten konnte. Es ist daher äußerst unwahrscheinlich, dass man auf zwei Fahrzeuge gleichen Typs und Baujahres trifft, die tatsächlich gleich sind.

Der Vorteil dieses Systems liegt auf der Hand: Man konnte mit mehr oder weniger großem Aufwand dem kurzlebigen Markt alljährlich ein neues Modell anbieten, obwohl sich dieses oft nur durch andere Zierleisten oder optische Retuschen vom Vorjahresmodell unterschied. Damit konnte der Absatz angehoben werden, ohne dass hohe Entwicklungskosten investiert werden mussten.

Die vorliegende Liste berücksichtigt diese Eigenheiten des amerikanischen Automobilbaues.

Marken / Modelle / Aufbauten Militärfahrzeuge

Generell sind bei Militärfahrzeugen die Bestimmungen des Kriegsmaterialgesetzes einzuhalten.

Als Modell- bzw. Typenbezeichnung ist sowohl die Firmen- als auch die Militärbezeichnung angeführt. Als Fußnote sind der Aufbau (soweit eindeutig) oder sonstige Hinweise eingetragen (siehe Lesehilfe Seite 169).

Folgende Abkürzungen werden verwendet:

DK	=	Doppelkabine
E	=	Einheitsfahrzeuge
FMKW	=	Fernmeldekraftwagen
FTLF	=	Flugfeldtanklöschfahrzeug
gl	=	geländegängig
KdoKW	=	Kommandokraftwagen
KT	=	Kleintransporter
l	=	leicht
m	=	mittel
s	=	schwer
o.SW	=	ohne Seilwinde
m.SW	=	mit Seilwinde
SanKW	=	Sanitätskraftwagen
SdKfz	=	Sonderkraftfahrzeug
WkstKW	=	Werkstättenkraftwagen
TLF	=	Tanklöschfahrzeug
ZKW	=	Zugkraftwagen

Der Buchstabe „E“ bei Fahrzeugen von 1936 - 1945 bedeutet Einheits-PKW / LKW. Diese „Einheitsfahrzeuge“ sind nach Konstruktionsplänen des Heereswaffenamtes entwickelt, jedoch von verschiedenen Firmen erzeugt worden.

cwt	=	engl. Gewicht (hundredweight)
1 cwt (UK)	=	50,8023 kg
1 cwt (US)	=	45,359 kg
t	=	Tonne
1 t (UK)	=	1016,05 kg
1 t (US)	=	907,186 kg

Marken / Modelle / Aufbauten Lastkraftwagen und sonstige Fahrzeuge

Vor allem müssen bei historischen Lastkraftwagen und sonstigen Fahrzeugen der

**Ausschluss der gewerblichen Verwendung,
die zeitliche Einschränkung und
die Originalität – auch die des Aufbaus muss nachvollziehbar sein –**

besonders beachtet werden.

Alle Daten sind - soweit vorhanden – wie nachfolgend angegeben:

Gewichte:

- **Eigengewicht in kg** = zumeist Chassis-Gewicht,
kann aber auch mit Fahrerhaus angegeben
- **Nutzlast in kg bzw.
Tragfähigkeit** = bei fertigen Aufbauten
= bei Chassis
- **Gesamtgewicht in kg**

Achsen: = Anzahl der Achsen (ab 3-Achser)
= Allrad

Abkürzungen Aufbauten:

C	=	Chassis
DK	=	Doppelkabine
F	=	Frontlenker-LKW
FK	=	Fahrerhaus kippbar
H	=	Hauben-LKW
K	=	Kipper LKW
Ka	=	Kastenwagen
KO	=	Kommunal LKW
offen	=	offenes Fahrerhaus
Off	=	Offroad LKW
OM	=	Omnibus
P	=	Pritsche
S	=	Sattelzugmaschine
TW	=	Tankwagen
Z	=	Zugmaschine

Karosserie

Die Bezeichnung der Karosserien würde nur geringe Vergleichsmöglichkeiten zulassen, wenn wir uns an die von den Herstellern gewählten Namen gehalten hätten. Hier geben wir die grundsätzlichen Arten von Aufbauten an und bedienen uns dafür international verständlicher Codebezeichnungen. Genaue Erläuterungen finden Sie nachstehend:

HC HC	Horseless Carriage (pferdeloser Wagen). Diese international verständliche Bezeichnung wählten wir für kutschenartige Aufbauten, wie sie bis in die späten 1890er Jahre hinein üblich waren, vereinzelt auch bis 1905. Es fallen hierunter auch die amerikanischen High Wheeler.
Phaeton Pht 2d Pht 4d Pht	Der klassische, offene Zwei- bis Siebensitzer (Doppelphaeton, Triple-Phaeton, Tourenphaeton) im europäischen Sinne. Seitlicher Einstieg, sesselartige Sitzplätze, keine durchgehenden seitlichen Bordwände. Bauform etwa bis 1914.
Spider Spd	Sammelbegriff für offene Zweisitzer ohne umschließenden Aufbau. Der meist recht sportliche Wagen wird in den USA auch als Runabout, Raceabout bezeichnet, in Europa liefen früher viele Wettbewerbswagen (Voiturettes) in dieser Art. Baujahre etwa bis 1914. Die später z.B. in Italien und Deutschland übernommene Bezeichnung (auch: Spyder) für Roadster oder Cabriolets mit und ohne Notsitz im Heck hat hiermit nichts zu tun.
Tonneau Ton 2d Ton 4d Ton	Vier- oder Sechssitzer, offen, meist mit schwenkbaren Sesseln oder seitlichen Sitzbänken im Fond. Typisches Merkmal: Hinterer Einstieg für die Fahrgäste.
Tourer Tou 2d Tou 3d Tou 4d Tou	Damit sind alle offenen Vier- bis Siebensitzer gemeint, die keine versenkbaren Seitenscheiben aufweisen (also nicht das Cabriolet). Im amerikanischen Sprachraum oft als Touring Phaeton bezeichnet, in Frankreich - früher auch in Deutschland - hießen die Wagen Torpedo.
Roadster Rds 2d Rds	Das ist der zweiseitige offene Wagen ohne versenkbare Scheiben, evtl. mit Notsitz in der Heckklappe oder mit schmaler Notsitzbank (2+2). Ausgesprochene Rennwagen fallen unter die Gruppe der Competition.
Cabriolet Cab 2d Cab 4d Cab	Zwei-, vier- oder sechssitzige Wagen mit Klappverdeck und festen (Kurbel)-Fenstern. Meist winterfestes Verdeck, im Unterschied zum Tourer. Wir unterscheiden hier nicht die einzelnen Bauformen. Im englischen Sprachraum wird für dieses Fahrzeug der Ausdruck Drop Head Coupé (bei Zweisitzern oder 2+2) gebraucht, die Amerikaner sagen Convertible Coupé oder Convertible Sedan, die Franzosen Cabriolet décapotable.
Cab-Lim CbL 2d CbL 4d CbL	Cabrio-Limousine, wie sie in den dreißiger Jahren vornehmlich in Deutschland üblich war. Feste Seitenteile mit Rahmen über den Türen, Rollverdeck. Auch Ausführungen des in dieser Karosserieart hergestellten Fiat Topolino gehören dazu.
Landau Lan 2d Lan 4d Lan	Das typische Landauletts weist ein über den Fondsitzen herunter klappbares Verdeck auf, während Mittel- und meist auch Vorderteil fest sind. Auch Landauettes mit offenem Fahrerabteil, die also auch unter den Begriff Sedanca fallen würden, sind hier erfasst.
Sedanca Sdc 2d Sdc 4d Sdc	Im englischen Sedanca de Ville; der Wagen wird auch als Brougham, Town Car oder Coupé de Ville - je nachdem, ob er zwei- oder viertürig ist - bezeichnet. Ungeachtet der Karosserie-Unterschiede (zwei- oder viertürig, Separation, Anzahl der Seitenfenster) ist hier der Wagen mit geschlossenem Fond und offenem Fahrerabteil gemeint.
Pullman Plm	Bezeichnung für eine Limousine (Saloon, Sedan) mit Separationsscheibe hinter den Vordersitzen, meist auch mit zusätzlichen Klappsitzen im Boden des Fonds. Mitunter längerer Radstand als das Basis-Limousinen-Modell.
Limousine Lim 4d Lim	Bezeichnung für eine geschlossene Limousine mit längerem Radstand als das Basis Sedan-Modell und kann sechs- bis achtsitzig sein.

Sedan Sed 2d Sed 3d Sed 4d Sed 5d Sed 2/4d Sed 3/5d Sed	Bezeichnung für eine geschlossene Limousine, diese kann vier- oder sechssitzig sein. Zweitürige Limousinen werden in manchen Ländern auch als Coach bezeichnet, damit ist nicht das typische Coupé gemeint. Auch der Victoria (20er Jahre), der französische Conduit Interieur oder der englische Two/Four Door Saloon fallen unter diese Bezeichnung.
Hardtop Htp 2d Htp 4d Htp	Zwei- oder viertüriges pfostenloses Coupé (s.d.) im amerikanischen Sinne. In Frankreich Faux-Cabriolet. Außerdem werden auch Cabrios mit festem, abnehmbarem Coupédach (auch werksseitig) als Hardtop Coupé bezeichnet.
Coupé Cpé 2d Cpé 3d Cpé 4d Cpé	Bezeichnung für das Coupé in allgemein bekannter Bauform, vor allem in Unterscheidung zur Limousine (Sedan, Saloon) auf gleicher Modellbasis. Meist zweisitzig, aber auch als 2+2 oder Viersitzer. Wenn vornehmlich bei den Amerikanern die Modellbezeichnung Hardtop (s.d.) in Zusammenhang mit bestimmten Marken üblich war, haben wir diesen Begriff belassen.
Competition Com	Wettbewerbsfahrzeuge, die aber auf einem Serienwagen basieren, z.B. der Typ 35 von Bugatti, und in gewissen Stückzahlen auf den Markt kamen.
3-Rad 3-Rad	Fahrzeug mit drei Rädern und umschließendem Aufbau, das keiner anderen Karosserieform zugeordnet werden konnte.
Off Road Off Off Sta Off Cab Off HT Off ST Off Pic Off Cha Off Cha/Cab	Geländewagen, im englischen Sprachraum als Cross Country, in Frankreich als tout terrain bekannt. Es gibt die verschiedensten Aufbauten bei Geländewagen, Kombis (Sta), Cabrios (Cab), Hardtops (HT), Softtops (ST), Pickups (Pic).
Station Sta Wag 2dSta Wag 3dSta Wag 4dSta Wag 5dSta Wag	Kombiwagen (englisch: Estate Car, Break, amerikanisch: Station Wagon).
Pickup Pic 2d Pic 3d Pic 4d Pic	Wagen mit kleiner offener Ladefläche hinter den Vordersitzen. Im PKW-Teil sind nur Pickups berücksichtigt, die auf serienmäßigen Personenwagen-Fahrgestellen basieren.
Bus Bus	Fahrzeug für Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.
Van Kombi Van Kombi	Fahrzeug für Güterbeförderung mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 Tonnen und einem Kastenaufbau mit (Kombi) oder ohne (Van) Fenster.
Pritsche Pri	Fahrzeug mit offener Ladefläche für Güterbeförderung, einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen und mit einer oder zwei Sitzreihen (Doppelkabine).
Chassis Cha	Fahrgestell für diverse Fahrzeugaufbauten.
Chassis & Cabine Cha&Cab 2dCha&Cab 3dCha&Cab 4dCha&Cab	Fahrgestell mit Kabine.

Anmerkungen:

Kenner der Materie werden es als grundlegend falsch empfinden, wenn ein typischer amerikanischer Speedster - worunter man einen Wagen mit einem Aufbau für zwei Plätze, ohne Seitenteile, ohne Kofferraum, meist auch ohne Verdeck meint - entweder als Roadster bezeichnet wird oder in anderen Fällen (z.B.: Auburn) als Cabriolet. Hier ist in jedem Fall die karosserietechnische Definition von Bedeutung, nicht die Modellbezeichnung des Fabrikats.

Bei anderen Fahrzeugen konnte guten Gewissens auf eine nähere Karosseriebezeichnung verzichtet werden - BMW nannte die Isetta zwar «Motorcoupé», aber was eine Isetta ist, bedarf keiner Erläuterung.

Der Mercedes 190 SL ist in seiner offenen Version ebenso wenig ein Roadster wie ein Ford Thunderbird - es sind klassische Cabriolets, weil sie seitliche Kurbelfenster aufweisen. Um in karosserietechnischer Hinsicht Vergleiche ziehen zu können, bleiben wir so weit als möglich bei den korrekten Definitionen. Die Versenkbarkeit des Daches bleibt unberücksichtigt.

Bei den Stationwagen (kurz: Station) gibt es, besonders in den USA, die berühmten «Woodies». Sie rangieren in der Beliebtheits-Skala sehr weit oben. Aber wir haben nicht nur die Wagen mit den seitlichen Holzpaneelen erfasst (die es auch als normale Limousinen, Coupés und Cabriolets gab, bei Chrysler z.B. wurden sie als «Town & Country» berühmt), sondern auch gewöhnliche Kombiwagen, sofern sie in unser Schema der Sammlerwagen gehören. Der beliebte Mercedes-Benz 300 SL ist, wenn es sich um den Flügeltürer handelt, als Coupé ausgewiesen, der so genannte Roadster wird unter Cabriolet geführt.

Die Grenze zwischen den Coupés und den zweitürigen Sedans (auch: Hardtops im amerikanischen Sinne) ist nicht eindeutig festzulegen. Man verzeihe der Redaktion also eventuelle «Verschiebungen» in diesem Bereich.

Wo vorhanden, wurde der Fahrzeugaufbau um die Anzahl der Sitzplätze erweitert, wobei aber zu bedenken ist, dass es sich um die jeweils vorhandenen Herstellerangaben handelt, die dann eventuell bei der Fahrzeuggenehmigung verändert wurden. Weiters sind die früher manchmal vorhandenen „Notsitze“ (Klappsitze – im Volksmund „Schwiegermutterstuhl“) nicht immer bekannt.

Karosserie - US-Fahrzeuge

Da die Karosserie-Aufbauten und -Bezeichnungen der amerikanischen Fahrzeuge sehr vielfältig sind, wurde versucht, diese so genau als möglich festzuhalten - sowohl in der Fahrzeug-Typenbezeichnung als auch in der Rubrik der Aufbauten.

Nachfolgend finden Sie die im Teil US-Fahrzeuge befindlichen Fahrzeugaufbauten mit den verwendeten Abkürzungen - inklusive Beschreibung und Zeichnung (Foto), um die Unterschiede besser darstellen zu können.

Motor

Zur besseren Identifizierung des Fahrzeuges sind die Zylinderanordnung sowie die Anzahl der Zylinder angegeben. Folgende Abkürzungen werden verwendet.

B	=	Boxermotor	Q	=	quadratische Zylinderanordnung
E	=	Elektromotor	R	=	Reihenmotor
F	=	Fächermotor	S	=	Sternmotor
K	=	Kreiskolbenmotor (Wankel)	V	=	V-Motor
M	=	Monoblock			

Bei den bereits erfassten und "so genannten Youngtimern" sind in der Spalte "Kat" die für die damalige Genehmigung des Fahrzeuges in Österreich notwendige Abgasregelanlage – mit nachfolgenden Kurzzeichen – eingetragen.

K	=	Benzin betriebenes Fahrzeug mit Katalysator
U	=	Diesel betriebenes Fahrzeug, welches die Erfordernisse für ein weißes Pickerl aufgrund der Abgasvorschriften durch das Erstzulassungsdatum erreicht
OK	=	Diesel betriebenes Fahrzeug mit Oxydationskatalysator

Zusätzlich bei den Krafrädern

Ventilsteuerung:

sv:	=	seitlich angeordnete Ventile	(side valves)
ohv:	=	oben liegende Ventile	(overhead valves)
ohc:	=	oben liegende Nockenwelle	(overhead camshaft)
dohc:	=	2 oben liegende Nockenwellen	(double overhead camshaft)
ioe:	=	wechselgesteuerte Ventile	(inlet over exhaust)
eoi:	=	wechselgesteuerte Ventile	(exhaust over inlet)
aiv:	=	automatische Einlasssteuerung („Zwangssteuerung“)	(automatic inlet valve)

Motorhersteller

Fahrrad - Hilfsmotoren (Einbaumotoren)

Zur Erlangung des Status als „Historisches Fahrzeug“ im Sinne des Gesetzes ist es erforderlich, dass der Fahrrad-Hilfsmotor (Einbaumotor) auf oder in einem zeitgenössischen, also ebenfalls historischen Fahrrad verbaut ist.

Die Fahrrad – Hilfsmotoren (Einbaumotoren) wurden je nach Konstruktion an folgenden Stellen des Fahrrades montiert: über dem Vorderrad, im Rahmendreieck, vor dem Tretlager, unter dem Tretlager, über oder neben dem Hinterrad.

Die Kraftübertragung erfolgte über Kette, Riemen, Reibrolle oder durch den Einbau einer kompletten Radeinheit mit Motor.

Die Genehmigung der Einheit Fahrrad mit Motor erfolgt als Moped, außer der Hilfsmotor weist einen Hubraum von mehr als 50 ccm auf.

Krafräder:

Die eingetragenen Motorhersteller entsprechen den jeweils vorhandenen Herstellerangaben, können aber variieren, da unter Umständen auch Motoren anderer Hersteller verwendet wurden.

Bei Übereinstimmung der Motordaten wurden auch zwei Hersteller genannt (z.B.: KTM Hobby - Motorhersteller Minarelli oder Sachs).

Militärfahrzeuge / Lastkraftwagen / Sonstige Fahrzeuge:

Soweit vorhanden sind eingetragen –
der Motorhersteller
die Typenbezeichnung des Motors sowie
die Kraftstoffart.

Technische Daten

Die **technischen Daten, wie kW/PS und cm³ betreffend, können zu den Zulassungsdokumenten variieren**, da diese Daten zumeist auf Herstellerangaben beruhen und diese länderspezifisch sehr unterschiedlich sind (SAE-PS, DIN-PS, BHP, CUNA).

Der jeweilige Hubraum ist bei uns – soweit vorhanden – in seiner errechneten Größe angegeben:
 $\text{Bohrung}^2 * \text{Pi} / 4 * \text{Hub} * \text{Zylinderanzahl}$.

Hubraum-Abweichungen zu den Fahrzeugpapieren können z.B. auch aufgrund landesunterschiedlicher steuerlicher Maßnahmen, oder bei US-Fahrzeugen der Umrechnungsfaktor von cui (16,3871) auf ccm sein.

Leider sind die international gebräuchlichen Angaben der Motorleistung **in vielen Fällen nicht direkt miteinander vergleichbar.**

Umrechnungstabelle	kW	DIN-PS	SAE-NET	SAE	CUNA
kW		1,359 ¹⁾		1,701 ²⁾	1,481
DIN-PS	0,7354 ¹⁾		0,9528	1,250 ²⁾	1,080
SAE-NET		1,0495			
SAE	0,588 ²⁾	0,800 ²⁾			
CUNA	0,675	0,926			

¹⁾ Die Umrechnung DIN-PS auf Kilowatt und umgekehrt ergibt sich eindeutig aufgrund physikalischer Definition der Einheit.

²⁾ **Trotz unterschiedlicher Berechnungsweise folgt die angegebene Umrechnung einer Definition des Erlasses des Bundesministeriums für Finanzen GZ 103 004/1-IV/10/93 vom 25. März 1993:**

"Ist bei Fahrzeugen, deren Typenschein (Einzelgenehmigungsbescheid) vor dem 1.1.1972 ausgestellt wurde, die Motorleistung ausdrücklich in SAE-PS angegeben, so sind ohne weiteren Nachweis vor der Umrechnung auf Kilowatt die angegebenen SAE-PS um 20% zu kürzen bzw. der Umrechnung auf kW die Formel: 1 SAE-PS = 0,588399 kW zugrunde zu legen. Entsprechendes gilt bei solchen Fahrzeugen mit Erzeugungsland Nordamerika oder Großbritannien, wenn die Motorleistung zwar in PS (ohne Zusatz SAE) angegeben ist, jedoch nachgewiesen wird, dass die eingetragenen Werte tatsächlich SAE-PS sind."

Alle anderen Umrechnungswerte sind aufgrund der nachfolgend geschilderten unterschiedlichen Ermittlungsverfahren nur Näherungswerte und daher weder physikalisch noch gesetzlich eindeutig nachvollziehbar.

SAE	Society of Automotive Engineers
------------	--

SAE-PS

Bruttoleistung

Die Kurbelwellennettoleistung wird ohne Abzug der Verlustleistung der Nebenaggregate (Luftfilter, Auspuffschalldämpfung, Benzin-/Wasserpumpe, Lüfterventilator, Lichtmaschine usw.) ermittelt (bei 29,5 Grad Celsius, Luftdruck 760 mm HG - 160 m ü. d. Meer). Die Einheit SAE-PS ist außerdem noch definiert mit 550 lb.ft/sec.

Da die einzelnen Aggregate unterschiedlich viel Leistung wegnehmen, gibt es keinen einheitlichen Umrechnungsfaktor. **Daher können in Abhängigkeit von der Fahrzeugausrüstung die Unterschiede zu der DIN-Nettoleistung zwischen 15 und 30% erreichen.**

DIN	Deutsche Industrie-Norm
------------	--------------------------------

DIN-PS

(SAE-Netto-PS)

Nettoleistung

«zur Verfügung stehende Leistung»

Wird gemessen an der Kupplung mit den zum Betrieb gehörenden Nebenaggregaten wie z.B.: Generator, Ansauggeräuschkämpfer, Motorlüfter, Schalldämpfer usw. (ermittelt bei 20 Grad Celsius, Luftdruck 760 mm HG - entspricht einer Meereshöhe von = Metern) DIN-PS ist außerdem noch definiert mit 75 kgm/sec = 542,5 lb.ft/sec.

CUNA	Commissione Unificazione Normalizzazione Autoveicoli
-------------	---

CUNA Gemessen mit Nebenaggregaten, aber ohne Luftfilter und Auspuffschalldämpfer.

h.p.	horse power (Großbritannien und USA)
-------------	---

h.p. 1 horse power = 1,014 PS = 0,746 kW
 1 PS = 0,986 h.p.
 1 kW = 1,340 h.p.
 1 horse power = 33000 ft.lb/min.

b.h.p.	brake horse power (Großbritannien und USA)
---------------	---

b.h.p. Der Leistungsbedarf einer angetriebenen Maschine wird - im Gegensatz zur verfügbaren Motorleistung - mit brake horse power bezeichnet.

Unbeschadet der internationalen Unterschiede in den PS-Angaben, wurden bei den abgedruckten Leistungen (kW/PS) folgende Umrechnungsschlüssel verwendet:

1 kW = 1,35962 PS
1 PS = 0,73549 kW

Ab 1972 wurde das Leistungsmessverfahren in Amerika auf SAE-Netto-PS umgestellt, das prinzipiell dem bei uns üblichen DIN-System gleicht. Die rechnerischen Unterschiede, die auf den verschiedenen Meßsystemen beruhen, sind kleiner als 1%, also vernachlässigbar.

Damit können SAE-Netto-Daten 1:1 in die europäischen Listen übertragen werden. Diese Umstellung erfolgte ausgehend von Kalifornien gemeinsam mit der flächendeckenden Einführung von bleifreiem Benzin und der zwingenden Abgasentgiftung mittels Oxydationskatalysatoren. Ab 1975 wurden alle amerikanischen Fahrzeuge - auch nach Europa - ausschließlich mit Katalysatoren ausgeliefert.

Der versicherungsmathematische Aspekt der verschiedenen Leistungsangaben wird seit Einführung der auf die Motorleistung bezogenen Besteuerung bedeutsam, da in Österreich das DIN-Messverfahren zugrunde gelegt wird und daher für Fahrzeuge mit SAE-Leistungsangaben eine zu hohe Steuer zu entrichten wäre. Diesem Umstand wird insofern Rechnung getragen, als bei SAE-PS-Angaben (Ausnahme SAE-Netto-PS) in den Genehmigungspapieren ein 20%iger Abschlag zur Annäherung an die DIN-Leistung gerechnet wird.

Bei den US-Fahrzeugen wird - soweit vorhanden - angezeigt, ob es sich bei den Motordaten um SAE oder DIN-PS handelt.

Steuer - PS

Die Typenbezeichnung der Fahrzeuge in zeitgenössischen Preislisten erfolgte in erster Linie nach den Steuer/Leistungs-PS (Relikte der Steuer-PS finden sich noch in den Fahrzeugtypen 2CV, 4CV).

In den Anfängen, bis etwa in die 30er-Jahre, wurde die Kfz-Steuer in vielen europäischen Ländern - darunter auch Österreich, Deutschland, England, Frankreich - nach einer eigenen Steuerformel berechnet. Ziel dieser - in den einzelnen Ländern unterschiedlicher (!) - Formeln war nicht so sehr die Spitzenleistung eines Fahrzeuges, als vielmehr die Dauerleistung zur Besteuerung heranzuziehen.

Über die Bestimmungsgrößen Bohrung, Hub, mittlerer Gasdruck und Zylinderanzahl ging man schließlich - bei Annahme eines fixen mittleren Gasdrucks - nach bestimmten Formeln vor.

Beispiele:

Deutsche Steuer-PS

(Quelle: Wolfram "Die Motorfahrzeuge", Berlin 1927)

$$N/\text{Steuer} = 0,3 \cdot d^2 \cdot s \cdot i$$

- d = Zylinderdurchmesser (Bohrung) in cm
- s = Hub in Meter
- i = Zylinderanzahl

In den Doppelangaben der Leistung bei Automotoren gibt die erste Zahl die Steuer-PS an, während die zweite Angabe der effektiven, auf dem Prüfstand gemessenen Leistung entspricht. Zum Beispiel: Type 12/55 PS.

Analysiert man diese Formel, so kommt man zu dem Erkenntnis, dass die Steuer-PS Hubraumabhängigkeit aufweisen, wobei die Bohrung stärker in die Formel einging als der Hub. Eine exakte Rückrechnung aus den Steuer-PS auf den Hubraum ist daher nicht möglich, aber in etwa entsprechen:

- 6 Steuer-PS -> 1,5l Hubraum
- 8 Steuer-PS -> 2,0l Hubraum
- 10 Steuer-PS -> 2,6l Hubraum
- 12 Steuer-PS -> 3,0l Hubraum

Französische Steuer-PS

(Quelle: "Motorwelt", Februar 1951)

CV (Cheval vapeur)

Nach unbestätigter Information ca. 261,8 ccm

$$CV = K \cdot n \cdot D^2 \cdot L \cdot w$$

K = 0,00015, ein für alle Typen gleicher Koeffizient

n = Zylinderanzahl

D = Zylinderbohrung in cm

L = Hub in cm

w = Koeffizient (30 für PKW, 25 für leichte LKW, 20 für LKW)

CUI / CI

Der Hubraum amerikanischer Autos wird normalerweise nicht in ccm sondern in cui/ci (cubic inches) angegeben. Einem ci entsprechen 16,3871 Kubikzentimeter (ccm). Ein 440ci-Motor beispielsweise hat also einen Hubraum von 7210.

Produktionszeiten / Baujahre

Die angegebenen Baujahre bzw. Produktionszeiten werden nach den besten zugänglichen Informationen angegeben, können aber abweichen.

Konnte die Bauzeit (Produktionszeit) nicht genau eruiert werden, sind entweder der Produktionsbeginn oder auch das Produktionsende nicht angegeben, obwohl das Fahrzeug nicht mehr hergestellt wird.

Bei vielen Fabrikaten liegen der Redaktion die Modelljahr- statt Baujahrsangaben vor.
Dazu ist anzumerken, dass:

**Modell- bzw. Baujahr
(Produktion eines Fahrzeuges)
können mehrere Monate voneinander abweichen**

z.B.: gebaut im August 1955, bezeichnet als Modelljahr 1956.
In Einzelfällen ist auch ein längerer Zeitraum möglich
(zum Beispiel bei Prototypen).

Weiters können Fahrzeuge auch erst einige Monate, oder auch längere Zeit
nach dem Ende der Produktionszeit erstmalig zugelassen worden sein
(zum Beispiel Ausstellungsfahrzeuge, oder auch
Langzeit-Lagerfahrzeuge - so genannte „Steher“).

Erhaltungswürdigkeit

Grundsätzlich gelten solche Fahrzeuge als historisch,
welche 30 Jahre oder älter sind.

Grau unterlegt

sind Fahrzeuge, die aufgrund der österreichischen Bestimmungen §2 (1) Z 43 KFG 1967
als erhaltungswürdig angesehen werden.

Bei Fahrzeugen, wo die Bauzeit die Grenze der Erhaltungswürdigkeit
überschreitet - oder das Ende der Bauzeit nicht angegeben ist - steht
in dieser Rubrik ein Stern (*) als Kennzeichnung.

Generell gilt:

Fahrzeuge die nicht grau unterlegt sind,
gelten nicht - beziehungsweise noch nicht - als erhaltungswürdig.

Beispiel:

Bei einer Bauzeit von 1979 – 1987
gelten im Jahr 2015 nur Fahrzeuge bis Baujahr 1985 als erhaltungswürdig.

Der Stern (*) kennzeichnet Fahrzeuge, wo die Bauzeit das Jahr 1985 überschreitet,
oder das Ende der Bauzeit nicht angegeben ist.

Wohnmobile, Wohnwagen und Anhänger mit einem Baujahr 1985 oder älter müssen aufgrund der individuellen
Aufbauarten die Originalität des gesamten Fahrzeuges durch das Gutachten eines Sachverständigen nachweisen.

Generell sind bei Militärfahrzeugen die
Bestimmungen des Kriegsmaterialgesetzes
einzuhalten.

Weiters müssen vor allem bei historischen Lastkraftwagen und
Sonstigen Fahrzeugen der

**Ausschluss der gewerblichen Verwendung,
die zeitliche Einschränkung und
die Originalität – auch die des Aufbaus muss nachvollziehbar sein –**

besonders beachtet werden.

Wichtiger Hinweis zur Auflistung der gesetzlichen Bestimmungen

Die Aufstellung ist eine Sammlung der gesetzlichen Bestimmungen und relevanten Richtlinien (Erlässe), die seit der Ausgabe des ersten Buches „Historische Fahrzeuge“ 1996 beschlossen wurden.

Die Daten sind aufsteigend nach Datum gelistet
und es sind daher immer die **Erlässe** mit dem

jüngsten Datum die **gültigen Bestimmungen**,

die anzuwenden sind.

Österreichische Bestimmungen für erhaltungswürdige Fahrzeuge

Die nachfolgenden Seiten enthalten die Erlässe, welche die zum Zeitpunkt der Drucklegung geltenden österreichischen Bestimmungen für historische Fahrzeuge wiedergeben.

GZ.: 190.500/2-II/A/5/98

Betrifft: Historische Kraftfahrzeuge

Mit dem vorliegenden Erlass werden die Erlässe 190.500/15-I/8/95 und 190.500/1-I/8/96 aufgehoben.

Inhalt:

- 1.) Zusammenstellung der relevanten gesetzlichen Bestimmungen
 - 1.1. KFG 1967 in der Fassung der 19. Nov. BGBl. Teil I Nr. 103/1997
 - 1.2. KDV 1967 in der Fassung der 43. Nov. BGBl. Teil II Nr. 427/1997
- 2.) Erläuterungen
 - 2.1. Überprüfung der Erhaltungswürdigkeit
 - 2.2. Überprüfung des Erhaltungszustandes
 - 2.3. Zeitliche Fahrbeschränkungen
 - 2.4. Eintragung in Genehmigungspapiere - Zulassungsschein

Unter Berücksichtigung der nachfolgenden erläuternden Ausführungen betraut der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Landeshauptmann im Sinne des § 34 (4) KFG 1967 bzw. § 22b (1) Ziff. 5 KDV 1967 mit der Durchführung der Verfahren nach § 34 (1a) KFG 1967.

1) Zusammenstellung der relevanten gesetzlichen Bestimmungen:

1.1. KFG 1967 in der Fassung der 19. Nov. BGBl. Teil I Nr. 103/1997:

1.1.1. § 2 Begriffsbestimmungen

- (1) Ziff. 43 Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als historisches Kraftfahrzeug ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Kraftfahrzeug,
- a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder
 - b) das älter als 25 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen ist (§ 131b);

1.1.2.) § 34 (1a) Ausnahmegenehmigung

Vor Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für historische Kraftfahrzeuge ist deren Erhaltungswürdigkeit und deren Erhaltungszustand nachzuweisen. Bei Kraftfahrzeugen, die nicht in die Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen sind, hat der Beirat für historische Kraftfahrzeuge (§ 131b) eine Empfehlung abzugeben. Historische Kraftwagen dürfen nur an 120 Tagen pro Jahr verwendet werden, historische Krafträder nur an 60 Tagen pro Jahr. Über diese Verwendung sind fahrbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

1.1.3.) § 57a (3) Wiederkehrende Begutachtung

Die wiederkehrende Begutachtung ist jeweils zum Jahrestag der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, oder zum Jahrestag des von der Behörde festgelegten Zeitpunktes vorzunehmen:

- 1.) bei Kraftfahrzeugen, ausgenommen historische Kraftfahrzeuge, jährlich
- 2.) bei historischen Kraftfahrzeugen mit einem Baujahr vor 1960 alle zwei Jahre.

Über Antrag des Zulassungsbesitzers kann die Zulassungsbehörde einen anderen Tag als den Jahrestag der ersten Zulassung als Zeitpunkt für die wiederkehrende Begutachtung festsetzen. Die Begutachtung kann – ohne Wirkung für den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung – auch in der Zeit vom Beginn des dem vorgesehenen Zeitpunkt vorausgehenden Kalendermonats bis zum Ablauf des vierten darauf folgenden Kalendermonats vorgenommen werden. Wurde der Nachweis über den Zeitpunkt der ersten Zulassung nicht erbracht, so hat die Behörde den Zeitpunkt der ersten Begutachtung festzusetzen. Als wiederkehrende Begutachtung gilt auch eine Einzelprüfung des Fahrzeuges gemäß § 31 Abs. 3 oder eine besondere Überprüfung gemäß § 56.

1.1.4.) § 131b. Beirat für historische Kraftfahrzeuge

- (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bedient sich zur Führung der Liste der historischen Kraftfahrzeuge der sachverständigen Beratung eines Beirates (Beirat für historische Kraftfahrzeuge). Hinsichtlich Kraftfahrzeugen, die nicht in die Liste eingetragen sind, kann der Beirat Empfehlungen betreffend die Erhaltungswürdigkeit und den Erhaltungszustand dieser Fahrzeuge abgeben (§ 34 Abs. 1a) und die Liste ergänzen, wobei jedoch bei der

Beurteilung der Erhaltungswürdigkeit, insbesondere auch auf die eventuellen negativen Umweltauswirkungen bestimmter Kraftfahrzeugbauarten Bedacht zu nehmen ist.

(2) Der Beirat tagt bei Bedarf. Anträge auf Aufnahme in die Liste oder auf Abgabe einer Empfehlung können direkt beim Beirat eingebracht werden. Erforderlichenfalls kann der Beirat von den Antragstellern vor Abgabe einer Empfehlung oder der Aufnahme in die Liste die Vorlage von Gutachten verlangen.

(3) Der Beirat setzt sich zusammen aus:

1. drei Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie
2. je einem Vertreter des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, der Bundesarbeitskammer, der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereine von Fahrzeugbesitzern, die im Kraftfahrbeirat vertreten sind, der Interessenkreise Versicherungsunternehmen und Fahrzeugindustrie, von Vereinigungen, die sich mit der Erhaltung und Förderung historischer Kraftfahrzeuge befassen der Sachverständigen gemäß § 125 bei den Ämtern der Landesregierung.

(4) Die Tätigkeit im Beirat ist unentgeltlich, sie begründet keinen Anspruch auf Entschädigung für Reisekosten oder Zeitversäumnis.

(5) Der Beirat kann fallweise auch Sachverständige, die nicht Mitglieder des Beirates sind, zur Mitarbeit heranziehen. Die Sitzungen des Beirates sind nicht öffentlich. Durch Verordnung kann eine Geschäftsordnung erlassen werden, die nähere Bestimmungen, insbesondere über die Einberufung des Beirates, die Führung der Liste und über das Zustandekommen von Empfehlungen enthält.

1.2.) KDV 1967 in der Fassung der 43. Nov. BGBl. Teil II Nr. 427/1997:

1.2.1.) § 8 Lärmverhütung und Auspuffanlagen

- (1) Der A-bewertete Schallpegel des Betriebsgeräusches eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers darf die folgend angeführten Grenzwerte, bei Fahrzeugen, die der Fahrzeugklasseneinteilung der Europäischen Union entsprechen, die in den nachstehenden Richtlinien angeführten Grenzwerte, nicht übersteigen:
6. bei Fahrzeugen, die gemäß § 34 KFG 1967 als historische Fahrzeuge genehmigt werden 89 dB(A).

1.2.2.) § 22b Ausnahmegenehmigung

(1) Der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen Hauptwohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat, wird bei Anträgen auf Ausnahmegenehmigung mit der Durchführung des Verfahrens betraut und ermächtigt, im Namen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu entscheiden, wenn:

- 5) historische Kraftfahrzeuge den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen nicht entsprechen.

2) Erläuterungen:

Mit der 19. KFG Novelle wurde die Möglichkeit eröffnet, auch andere Fahrzeugkategorien außer L, M1, N1 als historisch einzustufen und zu genehmigen. Andererseits wurde mit dem Alter von 25 Jahren eine klare Abgrenzung von bisher immer wieder auftauchenden Begriff so genannter „Raritäten“ vorgenommen.

Bei der Einstufung als historisches Kraftfahrzeug ist auf zwei Kriterien besonders zu achten; diese sind die *Erhaltungswürdigkeit* und der *Erhaltungszustand*. Fahrzeuge, die eines von beiden Kriterien nicht erfüllen, sind nicht genehmigungsfähig.

2.1.) Überprüfung der Erhaltungswürdigkeit:

2.1.1.) Vom Beirat für historische Kraftfahrzeuge wurde die *Liste der Firma Eurotax „Historische Kraftfahrzeuge (Ausgabe 1998 und folgende)“* als approbiert im Sinne des § 2 Ziff. 43 KFG 1967 eingestuft. Diese Liste ist auf Basis der bisher gültigen Stückzahlbegrenzungen erstellt worden, d.h. Massenmodelle mit großer Verbreitung auf dem Markt sind auch dann nicht enthalten, wenn sie schon das Alter von 25 Jahren erreicht haben.

Dazu ist zu vermerken, dass der Verlag EurotaxGlass's auch Kurzauszüge aus der Liste erstellt, welche als Nachweis für die Erhaltungswürdigkeit dienen können.

2.1.2.) Jene Fahrzeuge, die ein Mindestalter von 25 Jahren haben und aus Seltenheitsgründen nicht in der Liste enthalten sind, werden dem Beirat vorgelegt. Dieser bestimmt im Sinne einer rascheren Verfahrensabwicklung jeweils für einzelne Fahrzeugarten 3 besonders spezialisierte Sachverständige, die eine *Vorselektierung* zur Aufnahme in die Liste vornehmen.

2.1.3.) *Originalität:*

Die Hauptbaugruppen der Fahrzeuge müssen im Originalzustand erhalten sein. Zeitgenössischer Ersatz gilt als dem originalen Zustand entsprechend, wenn es sich um Zubehör oder Ersatzteile handelt, die in einem Zeitraum von 10 Jahren ab dem Erzeugungsjahr des Fahrzeuges im Handel angeboten wurden (handelsübliches oder werksnahes Zubehör). Für die Originalität solcher Änderungen sind Nachweise durch Literatur, Prospekte, Fotos und dergleichen zu erbringen.

Nachträgliche Änderungen am Fahrzeug, die Hauptgruppen betreffen und somit den Grundcharakter des Fahrzeuges und dessen technische Konstruktionsmerkmale verändern, führen zu einer Neueinstufung des Fahrzeuges mit dem Baujahr, das dem geänderten Teil zuzuordnen ist.

2.1.3.1.) Als Hauptgruppen gelten:

- Motor- und Gemischbildungseinrichtung
 - Kraftübertragung
 - Radaufhängung
 - Lenkanlage / Lenkgabel bei Motorrädern
 - Aufbauten
- (Diese müssen im Originalzustand erhalten sein)

2.1.3.2.) Folgende Teile können durch Nachbildungen oder angepasste Austauschteile ersetzt werden:

- Bereifung
- Zündkerzen
- Lampen
- Verglasung
- Ketten und Riemen
- Bremsbeläge
- Auspuffanlage

Insgesamt darf durch zusätzliche Ausrüstung und Ausstattung der Originaleindruck nicht beeinträchtigt werden.

2.2.) Überprüfung des Erhaltungszustandes

2.2.1.) Der Erhaltungszustand kann hinsichtlich der Verkehrs- und Betriebssicherheit über eine § 57a oder eine § 56 KFG 1967 – Überprüfung nachgewiesen werden. Bezüglich allgemeiner Ausrüstungsbestimmungen gilt, der zum Zeitpunkt des erstmaligen Inverkehrbringens gesetzmäßiger Zustand mit Ausnahme jener Ausrüstungsgegenstände, für die Nachrüstverpflichtung besteht. Bei historischen Kraftfahrzeugen, bei denen Unterlagen über die technischen Standards nicht in allen Überprüfungswerkstätten vorhanden sind, kann auf besonders gekennzeichnete Spezialwerkstätten zur jährlich wiederkehrenden Begutachtung von historischen Kraftfahrzeugen zurückgegriffen werden.

2.2.2.) Zusätzlich ist es notwendig, eine genauere Qualitätsangabe bzw. Zustandsbeurteilung historischer Kraftfahrzeuge vorzunehmen. Die Definition richtet sich nach der von Sachverständigen für historische Kraftfahrzeuge verwendeten Wertskala von „Stufe 1 bis Stufe 5“. Für die Einstufung als historisches Kraftfahrzeug können die Erhaltungszustandsbeurteilungen von 1 bis 3 in der Wertskala gelten.

1. Exzellenter Originalzustand
2. Sehr guter Originalzustand
3. Guter Allgemeinzustand

Die Zustandsbeurteilungen 4 und 5

4. Akzeptabler Zustand
5. Unrestaurierter mangelhafter Zustand

können nicht zu einer Einstufung als historisches Kraftfahrzeug herangezogen werden.

Die Beurteilung des Erhaltungszustandes hat unabhängig und zusätzlich zu den seitens des KFG 1967 geforderten Überprüfungen nach § 57a oder § 56 zu erfolgen und kann auch über ein Gutachten der als Sachverständigen für historische Kraftfahrzeuge genannten Personen oder eines Sachverständigen nach § 124 KFG 1967 oder § 125 KFG 1967 nachgewiesen werden.

2.3.) Zeitliche Fahrbeschränkung:

2.3.1.) Zur Minimierung der Umweltauswirkungen ist bei historischen Kraftfahrzeugen grundsätzlich vorzusehen, dass ein maximaler Einsatz an 120 Fahrtagen für Kraftwagen und von 60 Fahrtagen für Krafträder nicht überschritten wird. Es bestehen drei Möglichkeiten, die zeitlichen Beschränkungen nachzuweisen.

- 1) Nachweis über einen speziellen Versicherungsvertrag, sowie Hinterlegung der Kennzeichen bei der Behörde (kostengünstigste Methode),

- 2) Nachweis über Fahrtenschreiber oder Kontrollgerät,
- 3) Nachweis über ein bei einem Veteranenclub registriertes Fahrtenbuch.

2.3.2.) Zur Ausstellung von *Fahrtenbüchern* für historische Kraftfahrzeuge sind ausschließlich folgende Vereine ermächtigt: ÖAMTC, ARBÖ, ÖMVV, ÖMVC, ÖGHK und AMV. Die Listen der registrierten Fahrtenbücher sind auf Verlangen der Behörde von den Vereinen vorzulegen.

2.3.3.) Die *Eintragung in das Fahrtenbuch* ist so zu führen, dass die jeweilige Fahrt bereits vor deren Antritt ausgefüllt sein muss. Diese Eintragungen müssen das Datum, den Zweck der Fahrt und den Startort enthalten. Nachträglich ist das Ziel und die zurückgelegten Kilometer zu ergänzen. Das Fahrtenbuch ist ständig mitzuführen und den Straßenaufsichtsorganen auf Verlangen vorzuweisen. Das Fahrtenbuch ist 5 Jahre aufzubewahren. Bei der wiederkehrenden Begutachtung nach § 57a KFG 1967 kann das Vorhandensein des Fahrtenbuches überprüft werden.

2.4.) Eintragungen in Genehmigungspapiere – Zulassungsschein:

2.4.1.) Die Genehmigung als historisches Kraftfahrzeug nach § 34 KFG 1967 ist in den Einzelgenehmigungsbescheid einzutragen und außerdem im Zulassungsschein zu vermerken. Im Zulassungsschein ist ferner die Art des Nachweises für die zeitliche Einsatzbeschränkung als Auflage festzuhalten.

2.4.2.) Bei Fahrzeugen mit einem Baujahr ab 1960 ist zusätzlich im Genehmigungsbescheid *festzuhalten*:

„Der Zeitraum für die wiederkehrende Begutachtung nach § 57a KFG 1967 ist jährlich“.

Wien, am 20. März 1998
Für den Bundesminister:
Dipl.-Ing. Lukaschek

Auszug – betreffend historische Kraftfahrzeuge - aus dem:

Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr
Protokoll

über die Besprechung vom 12. und 13. Oktober 1999 in Stegersbach
(Burgenland) mit den Verkehrsreferenten der Bundesländer
über kraftfahrrechtliche und kraftfahrtechnische Fragen

Zl.: 170.303/18-II/B/7/99

KFG 1967: Zu §34: Abs. 1a: Historische Kraftfahrzeuge, Ausnahmegenehmigung

Zu §34:

1.) Abs. 1a: Historische Kraftfahrzeuge

Probleme ergaben sich in der Praxis mit Anträgen von Parteien, die den Begriff „historisches Kraftfahrzeug“ nachträglich in die vorhandenen Genehmigungspapiere eintragen lassen wollten. Da keine technische Veränderung des Fahrzeuges vorliegt, stünde einer nachträglichen Eintragung eigentlich der Grundsatz „ne bis in idem“ entgegen. Jedoch wurde erst durch eine spätere Gesetzesänderung der Begriff des historischen Fahrzeuges eingeführt.

Über einen Feststellungsantrag der Partei kann die Behörde mit einem Feststellungsbescheid aussprechen, dass ein historisches Kraftfahrzeug vorliegt. Dies ist im Genehmigungsdokument zu vermerken. In der Folge gelten dann für diese Fahrzeuge die Beschränkungen, die für historische Kraftfahrzeuge vorgesehen sind (Verwendung nur an 120 bzw. 60 Tagen pro Jahr, Führen von fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen; wiederkehrende Begutachtung von historischen Kraftfahrzeugen mit einem Baujahr vor 1960 jedoch nur alle zwei Jahre).

Wenn ein Fahrzeug nach Österreich eingebracht wird und hier als historisches Fahrzeug genehmigt wird, kann die Behörde das frühere Genehmigungsdokument nach Entwertung wieder ausfolgen.

2.) Ausnahmegenehmigung

Gibt es für Fahrzeuge aus dem Ausland Umbausätze, um diese dem europäischen Standard anzupassen (wie z.B. Beleuchtung), ist solch eine Umrüstung vorzuschreiben. Die Länder werden auch eine Statistik über die erteilten Ausnahmen führen.

Siehe auch Protokollerlass: GZ 190500/12-II/B/5/01 vom 11.10.2001

Auszug – betreffend historische Kraftfahrzeuge - aus dem:

**Protokollerlass
Besprechung mit den Kraftfahrreferenten vom 18.6.2001**

GZ. 190500/8-II/B/5/01
am 18.06.2001 im BMVIT

Sachbearbeiter: SITTLINGER

Ad 5.) Allfälliges

5.1.) Genehmigung von Fahrzeugen aus der Schweiz

Importierte Fahrzeuge aus der Schweiz sind solchen aus einem EU-Mitgliedsstaat bzw. aus dem EWR gleichzustellen und auch entsprechend zu handhaben >(z.B. bezüglich Abgas). Als Erstzulassungsdatum gilt auch hier das Datum, in dem das Fahrzeug erstmalig in der Schweiz zugelassen wurde.

5.2.) Genehmigung von Fahrzeugen abhängig vom Verwendungszweck

Oftmals werden Fahrzeuge entsprechend ihres Verwendungszweckes genehmigt, wodurch sich fallweise eine Einstufung in eine andere Fahrzeugklasse ergibt. Dies führte nun wiederholt zu Problemen. Es wird deshalb festgelegt, dass eine Genehmigung entsprechend den in §3 KFG 1967 genannten Fahrzeugen erfolgen soll, dies unabhängig von ihrem Verwendungszweck. Gegebenenfalls sind Begriffe nach §2 KFG 1967 zur Präzisierung hinzuzufügen (z.B. M1 / historisches Kraftfahrzeug).

Wien, am 11.7.2001
Für die Bundesministerin
Dipl.-Ing. Lukaschek

Protokollerlass aus dem Beirat für Historische Kraftfahrzeuge

GZ. 190500/12-II/B/5/01

Wien, am 11.10.2001

Die folgenden Ausführungen basieren auf den Ergebnissen der Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge nach §131b KFG 1967 vom 2. Juli 2001 und sind entsprechend anzuwenden:

1.) **Umschreiben einer Genehmigung:** Bei der Tagung der Kraftfahrreferenten 1999 in Stegersbach (Zl.: 170303/18-II/B/7/99) wurde festgelegt, dass über einen Antrag der Partei die Behörde über einen Feststellungsbescheid das ggst. Fahrzeug als historisch einstufen kann. So können auch die entsprechenden Auflagen festgelegt werden. Da es sich um eine Fahrzeugart handelt, die auch im KFG verankert ist, erscheint im Normalfall eine Genehmigung nach §34 KFG 1967 nicht sinnvoll.

1.1.) Es wird folgendes festgelegt: Das ggst. Fahrzeug ist gemäß §56 KFG 1967 auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit zu überprüfen. Diese Überprüfung kann entfallen, wenn das Gutachten einer kurz zurückliegenden §57a Begutachtung vorgelegt wird. Der Sachverständige nach §125 KFG 1967 hat den Erhaltungszustand und die Erhaltungswürdigkeit gemäß Erlass Zl.: 190.500/2-II/A/5/98 Abs. 2.2 und Abs. 2.3 zu beurteilen (siehe dazu auch Pkt 4). Dabei kann auch auf das Gutachten eines Sachverständigen für historische Kraftfahrzeuge zurückgegriffen werden. Bei erfolgter positiver Prüfung ist in den Genehmigungsbescheid bzw. in den Typenschein ein entsprechender Wortlaut einzutragen " Der Landeshauptmann von stellt antragsgemäß fest, dass es sich bei dem vorliegenden Fahrzeug um ein Historisches Kraftfahrzeug handelt". Zusätzlich sind die Auflagen und Bedingungen gemäß des o.g. Erlasses einzutragen.

1.2.) Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, dass der Bescheid bzw. der Typenschein der Zulassungsstelle vorzulegen ist, damit eine Eintragung in die Zulassungsbescheinigung vorgenommen werden kann (Wortlaut "Historisches Kraftfahrzeug" zusätzlich zur Fahrzeugklasse nach §3 KFG 1967 z.B. M1/historisches Kraftfahrzeug).

2.) **Genehmigung eines Historischen Kraftfahrzeuges ohne entsprechende Originalpapiere:** Schwierigkeiten gibt es oftmals bei der Genehmigung von historischen Kraftfahrzeugen, da die entsprechenden „Originaldokumente“ nicht mehr vorhanden sind. Ausnahmslos jedoch nur „Originaldokumente“ als Grundlage für die Genehmigung zu verlangen ist jedoch nicht ziel führend, da mit solchen Papieren ein reger Handel betrieben wird und diese jederzeit leicht besorgt werden können.

2.1.) Es wird deshalb festgelegt, dass, wenn geeignete Originalfahrzeugdokumente fehlen, für die Genehmigung von Historischen Fahrzeugen zumindest die folgenden Papiere vorgelegt werden müssen:

- Eigentumsnachweis (*eidesstattliche Erklärung*)
- Verzollungsnachweis (*wenn das Fahrzeug aus dem Ausland importiert wurde*)
- Dokument oder Sachverständigen-Gutachten, aus dem die Fahrzeugdaten ersichtlich sind (*es können jedoch nur jene Daten verlangt werden, die zum Zeitpunkt der erstmaligen Genehmigung des Fahrzeuges verpflichtend waren*)

3.) **Änderung an Historischen Kraftfahrzeugen:** Immer wieder werden als Historische Kraftfahrzeuge genehmigte Fahrzeuge nachträglich durch nicht als historisch zu bewertende "Neuteile" umgebaut (z.B. Motortuning, andere Felgen). In solch einem Fall fällt die Anerkennung als Historisches Kraftfahrzeug weg. Dies ist jedoch nicht der Fall, wenn es sich um "Historische Änderungen" handelt.

In diesem Zusammenhang wird nochmals auf die Bestimmungen zur Originalität im Erlass 190.500/2-II/A/5/98 Abs. 2.1.3. hingewiesen.

Auch bei sog. "Replicas" (vor allem Eigenbauten) ist entsprechend vorzugehen. Gerade diese Eigenbauten sind oftmals Zeitzeugen und somit historisch wertvoll. Wenn solch ein Fahrzeug den Bestimmungen des og. Erlasses genügt, kann es als Historisches Kraftfahrzeug genehmigt werden.

4.) **Lärmmessung:** Im Zuge der Genehmigung bzw. bei Umschreibung einer bestehenden Genehmigung (siehe Pkt. 1) sofern nicht vorhanden, eines Historischen Kraftfahrzeuges ist der Nahfeldpegel zu ermitteln, damit dieser für später stattfindende allfällige Kontrollen in die Zulassungsbescheinigung eingetragen werden kann.

Historische Kraftfahrzeuge erfordern grundsätzlich keine nachträgliche Ermittlung des Fahrgeräusches, jedoch ist zusätzlich mit Hilfe eines Sachverständigen-Gutachtens die Originalität der Auspuffanlage zu belegen. Dieses kann auch den akustischen Eindruck berücksichtigen. Kann diese „Originalität“ nicht nachgewiesen werden, so ist jedenfalls zusätzlich das Fahrgeräusch zu messen.

5.) **Genauere Differenzierung der Sachverständigen:** In der Liste der Sachverständigen für Historische Kraftfahrzeuge ist es notwendig, eine bessere Differenzierung (*nach entsprechenden Spezialisten*) vorzunehmen. Nach Vorlage einer entsprechenden neuen Liste wird diese im Internet veröffentlicht werden.

6.) **Sonderfälle für die Genehmigung als Historisches Kraftfahrzeug:**

6.1.) *Steyr 680-Lkw (Militärfahrzeuge):* Beim Beirat für historische Kraftfahrzeuge wurde die Frage aufgeworfen, inwieweit man diese Fahrzeuge nicht doch als Historische Kraftfahrzeuge genehmigen kann, vor allem, wenn man bedenkt, dass dies sehr wohl für zivile Lkw ähnlicher Bauart möglich ist.

Es wird deshalb festgelegt, dass Lkw der Type Steyr 680, sofern sie in der Liste für Historische Kraftfahrzeuge enthalten sind und die Bestimmungen im Erlass 190500/2-II/A/5/98 eingehalten werden, als Historische Kraftfahrzeuge genehmigt werden können. Eine gewerbliche Verwendung ist jedenfalls auszuschließen.

Gibt die Liste der Historischen Kraftfahrzeuge keinen Aufschluss (z.B. weil es sich um eine „Spezialkonstruktion“ handelt), ist der Antrag mit den entsprechenden Unterlagen dem Beirat für Historische Kraftfahrzeuge zur Entscheidung vorzulegen.

6.2.) **Historische Kraftfahrzeuge mit Nachrüstkatalysator:** Auch wenn bei Kraftfahrzeugen, die aufgrund des Alters die Kriterien für Historische Kraftfahrzeuge noch nicht erfüllen, für eine Genehmigung ein Nachrüstkatalysator eingebaut werden musste, kann die Genehmigung trotzdem nach Erreichen der Altersgrenze entsprechend Pkt 1 für Historische Kraftfahrzeuge umgeschrieben werden, auch wenn durch den Einbau des Katalysators die Originalität nicht mehr gegeben ist. Der Katalysator ist im Sinn des Umweltschutzes jedenfalls nicht wieder auszubauen.

6.3.) **Fahrzeuge mit roten Blinkleuchten:** Auch wenn ein Fahrzeug im Originalzustand rote Blinkleuchten hat, so kann dieses sehr wohl bei Veranstaltungen verwendet werden, nicht jedoch im öffentlichen Verkehr. In diesem Fall sind zusätzliche gelbrote Blinkleuchten anzubringen. Zulässig sind auch abnehmbare gelbrote Blinkleuchten (z.B. solche mit Magnetbefestigung bzw. solche, die auf einem Leuchenträger montiert sind). In diesen Fällen ist jedoch als Auflage in den Zulassungsschein aufzunehmen: *" im öffentlichen Verkehr ist ein gelbrotes Blinklicht zu verwenden"*.

Für die Bundesministerin:
Dipl.-Ing. HEINZ LUKASCHEK

Ihr Sachbearbeiter:
Dipl.-Ing. Bernhard Sittlinger
Tel.: +43 (1) 711 62-1802, Fax-DW: 1898
bernhard.sittlinger@bmv.gv.at

wobei der normative Teil dieses Protokolls als **Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.**

**P r o t o k o l l z u r S i t z u n g d e s
B e i r a t e s f ü r H i s t o r i s c h e K r a f t f a h r z e u g e**

am: 02. Juli 2003 in: BMVIT/Wien

1.) Zusammensetzung des Beirats für Historische Kraftfahrzeuge:

1.a.) Bereits mehrfach hat die Zusammensetzung des Beirates, wie sie sich im Laufe der Zeit ergeben hat, bei einigen Mitgliedern für Unmut gesorgt, vor allem durch die zunehmende Anzahl an Teilnehmern an den Sitzungen, da eine objektive Diskussion und Beurteilung nicht mehr gegeben war. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass gem. § 131b Abs.5 KFG 1967 die Sitzungen des Beirates nicht öffentlich sind.

Im § 131b Abs. 3 KFG 1967 werden die Beiratsmitglieder eindeutig festgelegt.

„Der Beirat setzt sich zusammen aus:

1. drei Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und

2. je einem Vertreter

des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie,

der Bundesarbeitskammer,

der Wirtschaftskammer Österreich,

der Vereine von Fahrzeugbesitzern, die im Kraftfahrbeirat vertreten sind,

der Interessenskreise Versicherungsunternehmen und Fahrzeugindustrie, von Vereinigungen, die sich mit der Erhaltung und Förderung historischer Kraftfahrzeuge befassen,

der Sachverständigen gemäß § 125 bei den Ämtern der Landesregierungen.“

Entsprechend dieser Bestimmung sind die Mitglieder namhaft gemacht worden und zu dieser Sitzung auch eingeladen worden. Auch in Zukunft werden die Einladungen nur an diese Mitglieder ergehen. Ist eine Teilnahme nicht möglich, kann erforderlichenfalls ein Beiratmitglied auch ein Ersatzmitglied benennen. Der Beirat kann jedoch fallweise auch Sachverständige, die nicht Mitglieder des Beirates sind, zur Mitarbeit heranziehen. Dies kann jedoch nur auf Vorschlag eines Mitgliedes des Beirates zu erfolgen.

1.b.) Ergänzend wird bemerkt, dass der Beirat nur bei Bedarf tagt, wobei die Einladungen an die Beiratsmitglieder vom BMVIT ergehen. Anträge auf Aufnahme in die Liste oder auf Abgabe einer Empfehlung können direkt bei einem der Beiratsmitglieder eingebracht werden.

1.c.) Der Vorsitz wird geführt von Dipl. Ing. Sittlinger (BMVIT), unterstützt von Dipl. Ing. Hönig (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung).

2.) Anbringung von Kennzeichen:

Gemäß § 49 Abs. 6 KFG 1967 müssen die Kennzeichentafeln senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges annähernd lotrecht und so am Fahrzeug angebracht sein, dass das Kennzeichen vollständig sichtbar und gut lesbar ist und durch die Kennzeichenleuchten ausreichend beleuchtet werden kann.

Zusätzlich wurden mit der 21. Novelle zum KFG 1967 neue Bestimmungen festgelegt, sodass nunmehr *„in jedem Fall auch die Umrandung der Kennzeichentafel vollständig sichtbar sein muss. Bei Befestigung der Kennzeichentafel mit einem serienmäßig hergestellten Kennzeichen-Halter darf der Rand der Kennzeichentafel jedoch geringfügig (bis zu einer Fläche von zirka 10 cm²) verdeckt werden.“*

Dies bedeutet, dass ein Umbiegen von Kennzeichen nicht mehr möglich ist und die sog. „Umbiegeerlässe“ als obsolet zu betrachten sind. Rechtlich würde dies auch bedeuten, dass bereits umgebogene Kennzeichen wieder auf das ursprüngliche Maß zurück gebogen werden müssen.

Zusätzlich wurden mit der 48. Novelle zur KDV 1967 vom Oktober 2002 die Kennzeichenformate durch die Umstellung auf die sog. EURO-Kennzeichen verändert. Die zweizeiligen gewöhnlichen Kennzeichen (III) wurden geringfügig breiter, die Motorradkennzeichen (VII) geringfügig schmaler.

Dies führt nun zu Problemen bei der Anbringung der Kennzeichen an Historischen Kraftfahrzeugen, da oftmals die Anbringungsstelle für das Kennzeichen nicht entsprechend dimensioniert ist.

Es wird entschieden, dass in einer Arbeitsgruppe, bestehend aus den Beiratsmitgliedern Hönig, Nemeth, Steuer, Hirschmann und Eder Lösungsvorschläge für die Anbringung von Kennzeichen an Historischen Kraftfahrzeugen erarbeiten werden, welche dann bei einer der nächsten Sitzungen zur Diskussion gestellt werden.

3.) Historische Anhänger:

§ 2 Abs. 1 Ziff. 43 KFG 1967 definiert zwar ein „Historisches Kraftfahrzeug“, ein entsprechender Anhänger ist jedoch nicht erfasst. Vermehrt gibt es jedoch entsprechende Anfragen, die jedoch meist über eine Genehmigung nach § 34 KFG 1967 geregelt werden. Eine Ausweitung des Begriffes erscheint ebenso wenig sinnvoll zu sein wie die Aufnahme solcher Fahrzeuge in die Liste für Historische Kraftfahrzeuge, da nur wenige Anhängertypen in Serie gefertigt wurden.

Es wird jedoch entschieden, Lösungsvorschläge für diese Fahrzeuggruppe zu erarbeiten.

Vorerst sollen Einzelfälle weiter über § 34 KFG 1967-Ausnahmegenehmigung behandelt werden. Zusätzlich kann der Beirat damit befasst werden, wobei dessen Ergebnis zur Entscheidungsfindung herangezogen werden soll.

Das Fahrzeug kann dann mit entsprechenden Auflagen genehmigt werden:

- „Anzahl der Fahrtage max. 120 (bzw. 60 bei Anhängern für Einspurige)“

- „Anhänger darf nur mit dem historischen Kraftfahrzeug gezogen werden“

(das Ziehen soll nur mit historischen Kraftfahrzeugen möglich sein; die Ausnahme beschränkt sich nur auf ein konkretes Zugfahrzeug) - „Das Fahrzeug darf nicht gewerblich verwendet werden“

4.) Lärnmachweis für die Genehmigung Historischer Kraftfahrzeuge:

Gemäß § 8 Abs. 1 Ziff. 6 KDV 1967 darf der A-bewertete Schallpegel des Betriebsgeräusches bei Fahrzeugen, die gem. § 34 KFG 1967 als historische Fahrzeuge genehmigt werden, 89 dB(A) nicht übersteigen.

Durch Erlass Zl.: 190500/12-11/8/5/01 Pkt.4 vom 11.10.2001 wurde festgelegt, dass im Zuge der Genehmigung bzw. bei Umschreibung eines Historischen Kraftfahrzeuges der Nahfeldpegel zu ermitteln ist. Historische Kraftfahrzeuge erfordern grundsätzlich keine nachträgliche Ermittlung des Fahrgeräusches, jedoch ist zusätzlich mit Hilfe eines Sachverständigen-Gutachtens die Originalität der Auspuffanlage zu belegen. Dieses kann auch den akustischen Eindruck berücksichtigen. Kann diese „Originalität“ nicht nachgewiesen werden, so ist jedenfalls zusätzlich das Fahrgeräusch zu messen.

Mit dem **Länderbesprechungsprotokoll Zl.: 170303/1-II/B/7/02 vom 6.März 2002** wurde ergänzt, dass die Grenze des Nahfeldpegels bei Verwendung von Originalauspuffanlagen grundsätzlich bei 100 dB(A) liegt. In das Genehmigungsdokument ist zum Geräusch nur der Nahfeldpegel einzutragen. Bei Fahrzeugen mit Baujahr 1955 und davor kann dieser jedoch auch darüber liegen. Bei allen anderen ist bei Überschreitung des Grenzwertes von 100 dB(A) ein Fahrgeräuschgrenzwert von nicht mehr als 89 dB(A) nachzuweisen.

Zusätzlich gilt, dass vom Sachverständigen die Originalität, der Erhaltungszustand und die Erhaltungswürdigkeit zu bewerten ist. Diese Bewertung kann auch anhand vorgelegter Gutachten erfolgen, wobei jedoch bemerkt wird, dass die Qualität dieser Gutachten nicht immer wie gewünscht gegeben ist. Solche Gutachten können sehr wohl zurückgewiesen werden.

Die Anwendung dieser Bestimmungen führte in der Vergangenheit immer wieder zu Diskussionen, weshalb in einem Arbeitskreis des Beirates Lösungsvorschläge erarbeitet wurden. Das Problem liegt darin, dass der Nahfeldpegel lediglich ein Verfahren zur Feststellung von Abweichungen vom genehmigten Zustand darstellt, und er keine Auskunft über die Lärmemission im Verkehr gibt.

Zum Teil werden Fahrzeuge, welche z.B. sehr hohe Nenndrehzahlen erreichen oder über Luftkühlung verfügen durch die oben genannten Vorgaben benachteiligt.

Die Vorschläge des Arbeitskreises wurden vom Beirat geprüft, wobei man die Auffassung vertritt, dass dem historischen Gedankengut nicht wirklich gedient ist, wenn solche Fahrzeuge mit zu hohen Lärmemissionen im Verkehr unterwegs sind.

Es wird Folgendes festgelegt:

Bei der Neugenehmigung von historischen Kraftfahrzeugen ist das Betriebsgeräusch nachzuweisen.

Dies kann auf folgende Arten erfolgen:

- Messung durch den Sachverständigen gem. § 125 KFG 1967, sofern seitens der Landesbehörden die Möglichkeit und Kapazität besteht.

- Vorlage von früheren Genehmigungsdokumenten

(z.B. Einzelgenehmigungsbescheide, Typenscheine) typgleicher Fahrzeuge, aus welchen das Vorbeifahrgeräusch und der Nahfeldpegel in dB(A) ersichtlich ist.

Durch Messung des Nahfeldpegels bei der Einzelprüfung und Vergleich mit den nachgewiesenen Werten kann so nachvollzogen werden, ob das zu prüfende Fahrzeug hinsichtlich der Schalldämpferanlage korrekt ist.

- Vorlage von Gutachten, erstellt von Ziviltechnikern, akkreditierten Prüfanstalten und technische Diensten. Für historische Kraftfahrzeuge können diese Gutachten auch von den Sachverständigen für historisches Kraftfahrwesen erstellt werden.

Die Messung hat in sinngemäßer Anwendung der Richtlinie 70/157/EWG i.d.g.F. zu erfolgen, jedoch ist für die Messung kein ISO-Belag erforderlich. Jedenfalls sind geeichte Schallpegelmesser zu verwenden.

- Vorlage eines Nachweises einer Vereinigung, die sich mit der Erhaltung und Förderung historischer Kraftfahrzeuge befasst und im Beirat für historische Kraftfahrzeuge vertreten ist, über die technischen Daten sowie das Betriebsgeräusch und den Nahfeldpegel gemessen in dB(A). Bei diesen Nachweisen muss die Nachvollziehbarkeit insbesondere im Bezug auf die Auspuffanlage gegeben sein.

5.) Führen von fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen:

Gemäß § 34 Abs. 1a KFG 1967 „dürfen Historische Kraftwagen nur an 120 Tagen pro Jahr verwendet werden, historische Krafträder nur an 60 Tagen pro Jahr. Über diese Verwendung sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen“

Mit Erlass Zl.: 190.500/2-II/A/5/98 vom 20. März 1998 wird unter Pkt. 2.3. festgelegt, dass zur Ausstellung von Fahrtenbüchern für historische Kraftfahrzeuge nur die folgenden Vereine ermächtigt sind: ÖAMTC, ARBÖ, ÖMVV, ÖMVC, ÖGHK und AMV. Überdies sind die Listen der registrierten Fahrtenbücher auf Verlangen der Behörde von den Vereinen vorzulegen. Diese Regelung wird vom Beirat befürwortet. Man sieht keine Probleme in der Führung von fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen. Zur Erlangung eines Fahrtenbuches bei einem der o.g. Vereine muss man auch nicht Mitglied sein.

Die Führung eines Fahrtenbuches stellt eine wesentliche Maßnahme zum Nachweis der 120 (bzw. 60) Fahrtage und zur Vorbeugung zum Missbrauch dar und wird auch in der Praxis so gehandhabt. Eine Änderung der bestehenden Bestimmungen wird deshalb abgelehnt. Ein Nachweis über die Fahrtage ist absolut notwendig. Bereits jetzt sind die Vereine angehalten, ihre Mitglieder auf die ordnungsgemäße Führung des Fahrtenbuches hinzuweisen. Es wird jedoch angeregt, die Kontrollen auch im Bezug auf das Fahrtenbuch zu verstärken.

Es wird ergänzt, dass es gem. o.g. Erlass auch Alternativen zum Fahrtenbuch gibt:

- Nachweis über einen speziellen Versicherungsvertrag, sowie Hinterlegung der Kennzeichen bei der Behörde (kostengünstigste Methode),
- Nachweis über Fahrtenschreiber oder Kontrollgerät,

Zur Unterstreichung der Wichtigkeit der fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen wird vom Beirat auch angeregt, die Überprüfung desselben auch in die § 57a Begutachtung mit aufzunehmen. Bei der wiederkehrenden Begutachtung ist das Fahrtenbuch bzw. die Einhaltung der zeitlichen Nutzungsbeschränkung vorzulegen. Vorgeschlagen wird entweder eine entsprechende Mängelbeurteilung bei Fehlen/mangelnden Aufzeichnungen im Fahrtenbuch (LM/SM) oder die Möglichkeit der Verweigerung einer Begutachtung bei fehlendem Fahrtenbuch. Ein entsprechender Passus soll in den Mängelkatalog unter „6.1.3. Ablehnung der Begutachtung“ aufgenommen werden (z.B.: „ bei fehlenden Nachweisen der Nutzungsbeschränkung gem. § 34 Abs. 1a KFG 1967 bei Historischen Kraftfahrzeugen“)

6.) Besprechung von Genehmigungsanträgen:

6.3.) Fahrzeuge der Marke Trabant: Gem. Erlass Zl.: 191121/4-II/ST4/03 vom 22. April 2003 gilt, dass solche Fahrzeuge auch mit einem Alter über 25 Jahren nur dann als Historische Kraftfahrzeuge genehmigt werden können, wenn sie in der Liste für Historische Kraftfahrzeuge entsprechend als Historische Kraftfahrzeuge ausgewiesen werden. Die Entscheidung über eine Aufnahme in die Liste obliegt dem Beirat

Da auch diese Fahrzeuge durchaus Zeitzeugen darstellen können und teilweise auch bereits in der Liste für Historische Fahrzeuge enthalten sind, wird vom Beirat beschlossen, dass Fahrzeuge der Marke Trabant mit 2-Takt Motor als Historische Kraftfahrzeuge anerkannt und somit in die Liste aufgenommen werden, wenn diese älter als 30 Jahre sind.

7.2.) Genehmigung von Fahrzeugen, die § 2 Abs. 1 Ziff. 43 KFG 1967 nur teilweise entsprechen (noch nicht in der Liste enthalten sind):

Gemäß Erlass Zl.: 191121/2-II/ST4/02 Pkt. 1.3.9. sind Fahrzeuge, die älter als 25 Jahre sind, jedoch nicht in der Liste für historische Fahrzeuge aufscheinen, an den Beirat für historische Kraftfahrzeuge weiterzuleiten, der alle Kriterien für eine Genehmigung als historisches Fahrzeug zu prüfen hat.

Bereits im Vorgriff darauf kann ein Fahrzeug als historisch genehmigt werden, wenn von der Fa. EurotaxGlass's eine Bestätigung über die geplante Aufnahme des ggst. Fahrzeugtyps in die Liste für Historische Kraftfahrzeuge vorliegt.

Der Beirat muss dann nicht mehr mit dem Anlassfall konfrontiert werden. Bei der Beurteilung, ob der ggst. Fahrzeugtyp in die Liste aufgenommen wird, hat sich die Fa. EurotaxGlass's auf das Urteil von zumindest zwei Sachverständigen für historische Fahrzeuge (die im Beirat vertreten sind) zu stützen.

8.) Ergänzend werden die bisherigen Ergebnisse aus den Besprechungen mit den Kraftfahrreferenten der Länder zu § 34 - Ausnahmegenehmigung, wie sie für Historische Kraftfahrzeuge Relevanz haben, zitiert:

8.1.) Protokollerlass 191121/01-II/ST4/03 vom 23.1.2003

1.3.6.) „Replicas“: Es stellt sich die Frage, inwieweit auch sog. „Replicas“ mit einem Alter von mehr als 25 Jahren als historische Kraftfahrzeuge genehmigt werden können. Speziell bei diesen „handgefertigten“ Fahrzeugen ist es vielfach schwierig, die Originalität festzustellen. Gemäß Erlass 190.500/12-II/B/5/01 vom 11.10.2001 Pkt. 3 sind jedoch auch diese

Eigenbauten oftmals Zeitzeugen und somit historisch wertvoll. Wenn nun solch ein Fahrzeug den Bestimmungen des Erlasses 190.500/2-II/A/5/98 vom 20.03.1998 genügt, kann es als Historisches Kraftfahrzeug genehmigt werden, auch wenn es noch nicht in der Liste der Historischen Kraftfahrzeuge enthalten ist. Für eine Eintragung in die Liste ist es dem Beirat für Historische Kraftfahrzeuge vorzulegen. (Ansprechpersonen Dipl. Ing. Hönig bzw. Dipl. Ing. Sittlinger).

8.2.) Protokollerlass 191121/4-II/ST4/03 vom 22.4.2003

1.3.4.) *Fahrzeuge, welche bereits in der Liste für historische Kraftfahrzeuge enthalten und entsprechend gekennzeichnet sind (grau unterlegt mit *), jedoch noch nicht gem. § 2 Abs. 1 Z. 43 KFG 1967 als historische Kraftfahrzeuge einzustufen sind, sind gem. Pkt. 1.3.11., Erlass 191.121/2-II/ST4/02 vom 11.12.2002 („1.3.11.) Abgas: Grundsätzlich ist der Einbau eines unregulierten Katalysators bei Fahrzeugen mit Benzinmotor alleine ist für eine Genehmigung zu wenig. Zusätzlich sind auch die Begründungen für eine Genehmigung nach § 34 KFG 1967 mit zu berücksichtigen. Bei Einbau eines Katalysators mit Lambda-Regelung kann diese Begründung entfallen. Es muss jedoch der Nachweis über die Einhaltung zumindest von US-83 erbracht werden.“)*

und Pkt. 1.1., Erlass 191.121/1-II/ST4/03 vom 06.03.2003 („ad 1.3.11.) Abgas: Ein Fahrzeug, für welches weder ein Nachweis über die Einhaltung der Richtlinie 91/441/EWG bzw. US-83 erbracht werden kann, ist auch nicht nach § 34 KFG 1967 zu genehmigen. Hier ist entsprechend Punkt 1.3.11. vorzugehen (d.h. Einbau eines geregelten Katalysators bei Fahrzeugen mit Benzinmotor). Dies sollte in den meisten Fällen möglich sein, vor allem in Deutschland gibt es eine Reihe von Firmen, welche solche Nachrüstungen anbieten.“) zu handhaben. Die Grenze von 25 Jahren für historische Kraftfahrzeuge soll jedoch nicht angegriffen werden. Ist der Einbau eines geregelten Katalysators nicht möglich, ist auch der Einbau eines unregulierten Katalysators ausreichend, immer vorausgesetzt, dass das Fahrzeug bereits in der Liste enthalten ist. In diesem Fall ist für die Genehmigung nach § 34 KFG auch ein Veräußerungsverbot bis zum Erreichen der 25 Jahre sowie eine Fahrbeschränkung von 120 Tagen/Jahr vorzusehen.

Für den Bundesminister:
Dr. Wilhelm Kast

Ihr Sachbearbeiter:
Dipl.-Ing. Bernhard Sittlinger
Tel.: +43 (1) 711 00-5870, Fax-DW: 15072
Bernhard.Sittlinger@bmvit.gv.at

GZ. 170300/1-II/ST4/04 DVR 0000175

Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

**P r o t o k o l l z u r S i t z u n g d e s
B e i r a t e s f ü r H i s t o r i s c h e K r a f t f a h r z e u g e**

am: 3.12. 2003 in: Klosterneuburg/EUROTAX

1.) Liste der Historischen Kraftfahrzeuge 2004:

Die Liste für Historische Kraftfahrzeuge 2004 wird überarbeitet, vom Beirat diskutiert und schließlich verabschiedet. Sie beinhaltet nun Pkw, US-Fahrzeuge, Zweiräder, militärische Fahrzeuge und Sonstige.

Es wird angeregt, die 25 Jahr Regelung hinkünftig nicht mehr auf Fahrzeuge mit einem Baujahr ab etwa 1980 anzuwenden. Für diese, wie auch für Großserienprodukte sollte die Grenze dann bei 30 Jahren liegen.

Der Beirat beschließt auch, dass Lkw und Sonstige mit einem Baujahr vor 1970 generell als erhaltungswürdig gelten, weshalb diese Fahrzeuge nun auch entsprechend in der Liste als Historische Kraftfahrzeuge gekennzeichnet werden.

Militärfahrzeuge: Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung von Dipl. Ing. Hönig wird Richtlinien für die Aufnahme von solchen Fahrzeugen in die Liste erarbeiten. Erste Ergebnisse sollen bei der nächsten Beiratssitzung diskutiert werden. Es wird vorgeschlagen, Militärfahrzeuge gleich zu handhaben wie Lkw's und Sonstige, d.h. dass alle Fahrzeuge mit Baujahr vor 1970 generell als Historische Kraftfahrzeuge gelten und somit in die Liste aufgenommen werden können. Alle anderen Fälle sind dem Beirat vorzulegen und im Einzelfall zu entscheiden.

Für Bewaffnung etc. gilt jedoch die sog. Demilitarisierungsrichtlinie, wobei die Arbeitsgruppe auch Regeln erarbeiten soll bezüglich der Nach- bzw. Umrüstung solcher Fahrzeuge, damit auch im Verkehr die Sicherheit gewährleistet bleibt. Eine Nach- bzw. Umrüstung wird auch deshalb notwendig sein, da solche Fahrzeuge für den Heeresinsatz oftmals nur mit entsprechenden Ausnahmen oder als Spezialfahrzeuge genehmigt wurden.

Wohnmobile werden in der Liste für Historische Kraftfahrzeuge unter den Pkw's geführt, wobei hier nur eine allgemeine Anmerkung gemacht wird. Eine typenspezifische Auflistung erscheint vorerst nicht notwendig zu sein.

Es wurde darauf hingewiesen, dass auch die Liste der Sachverständigen für Historische Kraftfahrzeuge zu überarbeiten ist. Gleichfalls soll diese auch über das Internet verfügbar sein. Dazu wird die überarbeitete Liste dem BMVIT zur Verfügung gestellt.

Auch das Technische Museum wird in diese Liste aufgenommen. Begründet wird dies damit, dass dort ein entsprechend umfangreiches Archiv für die Beurteilung von Historischen Kraftfahrzeugen vorhanden ist, weshalb auch Nachweise zu den technischen Daten sowie Bauteilen etc. ausgestellt werden können.

Die Liste für Historische Kraftfahrzeuge 2004 wird ab Jänner verfügbar sein. Da diese bereits bei der ggst. Sitzung approbiert wurde, kann sie hinkünftig für den Genehmigungsvorgang von Historischen Kraftfahrzeugen herangezogen werden.

2.) Diskussion der Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Kennzeichenanbringung“:

Mit der 21. Novelle zum KFG 1967 wurden Bestimmungen zur Kennzeichenanbringung verankert, woraus sich nunmehr Problematiken beim Umbiegen der Kennzeichentafeln ergeben. (siehe dazu auch GZ. 170300/2-II/ST4/03 vom 18. Juli 2003 Pkt. 2).

Aus diesem Grund wurden in einer Arbeitsgruppe unter der Leitung von Dipl. Ing Hönig Lösungsvorschläge erarbeitet. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe werden kurz dargestellt (siehe dazu auch Zl.: 170300/2-II/ST4/03 Pkt 2 vom 18. Juli 2003). Im Zuge der Diskussion wird auch angedacht, für Historische Kraftfahrzeuge das Kennzeichen vorne entfallen zu lassen. Die Vorschläge werden dem BMVIT zur weiteren Veranlassung übermittelt.

Im Beirat wird darauf hingewiesen, dass es auch Probleme bei den Zulassungsstellen gibt, da diese, wenn aus den Unterlagen nichts anderes hervorgeht, oftmals nur einzeilige Kennzeichen ausgeben. Man schlägt deshalb vor, dass in diesem Fall für die Zulassungsstelle die Möglichkeit geschaffen werden sollte, auf Wunsch auch ein zweizeiliges Kennzeichen auszugeben. Von

Seiten des BMVIT wird darauf verwiesen, dass ein Erlass erarbeitet wird, der die Problematik der Anbringung von Kennzeichen, v.a. im Bezug auf das Umbiegen klarstellen soll. Dementsprechend soll dann das Umbiegen in bestimmten Fällen sehr wohl möglich sein.

3.) Besprechung von Genehmigungsanträgen:

3.4.) Zusammenbau aus mehreren Fahrzeugen: Im konkreten Fall handelt es sich um einen Umbau eines MB 300 SL mit Teilen eines 450 SLC. Da dieser Umbau nicht historisch korrekt ist, kann eine Genehmigung als Historisches Kraftfahrzeug nicht erteilt werden. Der Antrag ist für eine eventuelle Erteilung einer § 34-Ausnahmegenehmigung an den zuständigen Landeshauptmann weiterzuleiten.

3.7.) Wohnmobil: Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge der Klasse M1. Dementsprechend sind Wohnmobile mit einem Alter von mehr als 25 Jahren bei Erfüllung aller übrigen Voraussetzungen als Historische Kraftfahrzeuge einzustufen. Maßgebend ist auch die Originalität der Innenausstattung. Dies ist vom Sachverständigen zu prüfen bzw. ein entsprechendes Gutachten zu verlangen

4.) Allfälliges:

4.1.) Definition der „Fahrzeugarten“: Oftmals werden von der Zulassungsstelle die „alten“ Begriffe der Fahrzeugarten, wie diese in den Originaldokumenten festgelegt sind, nicht übernommen. Entsprechende Anlassfälle sind an den Beirat zu übermitteln, wobei dann versucht wird, hier eine Klärung mit den Zulassungsstellen herbeizuführen.

4.2.) ad GZ. 170300/2-II/ST4/03 Pkt. 4 vom 18. Juli 2003 „Lärnmachweis für die Genehmigung Historischer Kraftfahrzeuge“: Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass jedes geeichte Messgerät für die Ermittlung der Geräuschemissionen verwendet werden kann. Im Lärmgutachten sind neben dem verwendeten Gerät und dem Datum der letzten Eichung auch Angaben zum Umgebungsgeräusch etc. zu machen. Die grundsätzliche Vorgangsweise hat entsprechend o.g. Erlass zu erfolgen.

4.3.) Änderung auf Historisches Kraftfahrzeug in den Fahrzeugdokumenten: Dies sollte eigentlich nicht mit allzu großem Aufwand verbunden sein. Es sind jedoch auch Fälle bekannt, wo direkt bei der Zulassungsstelle eine entsprechende Eintragung erfolgte. Es wird darauf hingewiesen, dass dies rechtlich nicht zulässig ist. Voraussetzung dafür ist immer eine Änderung in den Genehmigungsdokumenten.

Eine entsprechende Änderung in den Genehmigungsdokumenten kann jedoch nur durch die zuständige Genehmigungsbehörde erfolgen. Dazu ist eine Vorführung des Fahrzeuges erforderlich, wobei auch zusätzlich ein Gutachten eines Sachverständigen für Historische Kraftfahrzeuge verlangt werden kann. Dieses hat auch Aussagen zur Originalität und dem Erhaltungszustand zu beinhalten, wobei zumindest der Erhaltungszustand 3 nachgewiesen werden muss. Die Entscheidung über die Beibringung zusätzlicher Nachweise obliegt der Genehmigungsbehörde. Nur mit der Eintragung in den Genehmigungsdokumenten durch die zuständige Genehmigungsbehörde kann bei einer Zulassungsstelle bei aufrechter Zulassung eine entsprechende Änderung in der Zulassungsbescheinigung erfolgen.

Vom Beirat wird angemerkt, dass derzeit eine Genehmigung als Historisches Kraftfahrzeug nicht wirklich mit Vorteilen verbunden ist, weshalb eine entsprechende Änderung nur selten beantragt wird.

Zusätzlich ist auch ein Fahrtenbuch zu führen, wobei in diesem Zusammenhang angeregt wird, dieses verstärkt im Zuge der Straßenkontrollen oder bei der § 57a-Überprüfung zu kontrollieren, da mangelhafte Eintragungen oder ein Überschreiten der zulässigen Fahrtage derzeit nicht wirklich mit Konsequenzen verbunden ist. Es wird vorgeschlagen, für die § 57a-Überprüfung das Fehlen des Fahrtenbuches oder mangelhafte Eintragungen mit einem leichten Mangel zu bewerten.

4.4.) Historische Anhänger: Diese wurden bereits bei der Sitzung am 2. Juli 2003 (GZ. 170300/2-II/ST4/03; Pkt 3) besprochen. Eine kleine Arbeitsgruppe unter der Leitung von Dipl. Ing. Hönig soll hier nun entsprechende Grundlagen für die Genehmigung solcher Fahrzeuge als Historische schaffen.

Für den Bundesminister:
Dr. Wilhelm Kast

Ihr Sachbearbeiter:
Dipl.-Ing. Bernhard Sittlinger
Tel.: +43 (1) 711 00-5870, Fax-DW: 15072
Bernhard.Sittlinger@bmvit.gv.at

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Kusolitsch

GZ. BMVIT-179.340/0001-II/ST4/2004 DVR:0000175

Wien, am 15. Juli 2004

Betreff: **Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge**

Die Ausführungen in diesem Protokoll basieren auf den Ergebnissen dieser Sitzung und finden entsprechende Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr Sachbearbeiter:

Dipl.-Ing. Bernhard Sittlinger

Tel:+43(1)71100-5870 Fax-DW:15072

bernhard.sittlinger@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

**P r o t o k o l l z u r S i t z u n g d e s
B e i r a t e s f ü r H i s t o r i s c h e K r a f t f a h r z e u g e**

am: 09. Juni 2004 **in:** Wien/BMVIT

1.) Anmerkungen zum Protokoll zur Sitzung vom 3. 12. 2003 in Klosterneuburg

(ZI.: 170300/1-II/ST4/04 vom 2.2.2004)

ad 1.) Gemäß den Entscheidungen des Beirates sollen zukünftig Fahrzeuge ab Baujahr 1980 bzw. Großserienprodukte erst mit einem Alter von 30 Jahren in die Liste für Historische Kraftfahrzeuge aufgenommen werden. Eine strikte Trennung ist jedoch nicht möglich, da Fahrzeugtypen oftmals in einem Zeitraum davor und danach produziert wurden.

Es wird angeregt, dass

- anstatt des Kriteriums „ Baujahr 1980 “ das „Modelljahr 1980 “ für die Beurteilung herangezogen wird.
- anstatt einer Fixregelung (ab 1980) eine Gleitregelung (z.B. „mit einem Alter von mehr als 30 Jahren“) für die Eintragung relevant ist.

Außerdem sollen

- Fahrzeuge ab Baujahr 1980 zukünftig gar nicht mehr als historisch gelten.
- historische Fahrzeuge zukünftig zumindest 30 Jahre alt sein müssen.
- in der Liste eine Differenzierung ob Großserienprodukt oder nicht vorgenommen werden.

In allen Fällen wären jedoch entsprechende Übergangsfristen notwendig.

Ein Arbeitskreis unter Leitung von Dipl. Ing. Hönig soll entsprechende Vorschläge erarbeiten, diese werden dann bei der nächsten Sitzung diskutiert.

Auch wird die Einführung eines Begriffes „*Rarität*“ für Fahrzeuge, welche zwar erhaltenswürdig, aber i.S. des Gesetzes noch nicht historisch sind, diskutiert. Dies wird jedoch mehrheitlich abgelehnt.

Unimog's sollen gem. den letzten Ergebnissen unter Zugmaschinen/Sonstiges zusammengefasst werden. Diese Entscheidung wird jedoch erneut in Frage gestellt. Es wird vorgeschlagen, dass diese entsprechend ihrer Genehmigung der jeweiligen Fahrzeugart zugeordnet werden. Dadurch wird jedoch die Lesbarkeit der Liste nicht wirklich verbessert, weshalb dieser Punkt bei der nächsten Sitzung endgültig entschieden werden soll.

2.) „Historische Militärfahrzeuge“:

Wie vom Beirat bei der letzten Sitzung am 3. Dezember 2003 entschieden, wurde eine Arbeitsgruppe unter Leitung von Dipl. Ing. Hönig eingerichtet, welche am 2. Juni 2004 tagte. Die Ergebnisse aus dieser Besprechung wurden vorgestellt und einer allgemeinen Diskussion zugeführt.

Zusammenfassend die wichtigsten Ergebnisse aus diesem Arbeitskreis:

Alte Militärfahrzeuge stellen zweifellos auch historisches Kulturgut dar und zeigen technische Entwicklungsschritte in einem besonderen Technikbereich. Die Verwendung im zivilen Bereich abseits des Verwendungsbereiches für den sie konzipiert wurden wirft jedoch rechtliche und sicherheitstechnische Fragen auf.

Die Typenscheine solcher Fahrzeuge weisen oftmals eine Bedingung auf welche die Zulassung nur für den Bereich der Heeresverwaltung ermöglicht. Es sind jedoch auch Typengenehmigungen für idente Fahrzeuge ohne diese Bedingung bekannt. Die Streichung der Bedingung kann vorgenommen werden, wenn das Fahrzeug den Voraussetzungen des historischen Kraftfahrzeuges entspricht (In der Liste enthalten, Mindestalter und Erhaltungszustand) und sicherheitstechnische Nachrüstungen und Umbauten vorgenommen werden, die mit vertretbarem Aufwand vorgenommen werden können.

Ad Sitzbänke auf der Ladefläche: Da diese nur für Personenbeförderung im militärischen Bereich gedacht sind, und im zivilen Bereich Sicherheitsbedenken aufwerfen (steht überdies im Konflikt mit den Bestimmungen des FSG) kommt man überein, dass die Sitzbänke entfernt werden müssen und die entsprechende Eintragung betreffend Personentransport auf der Ladefläche zu streichen ist.

Ad Tarnlicht: Diese Beleuchtungseinrichtungen sind rechtlich nur für den Bereich der Heeresverwaltung zulässig und führen im zivilen Bereich zu einer Bewilligungspflicht gem. § 20 KFG 1967. Da Tarnlicht naturgemäß hinsichtlich der Lichtstärke schwach ausgeführt ist und eine Gefahr durch Blendwirkung ausgeschlossen werden kann, sowie das Entfernen dieser Einrichtungen dass historische Erscheinungsbild verändert wird seitens der Arbeitsgruppe vorgeschlagen die Tarnbeleuchtung zu belassen und durch eine Auflage das Einschalten bei Fahrten auf Straßen mit öffentlichem Verkehr zu untersagen. Ob dies unter Beachtung der Bestimmungen des § 20 KFG 1967 möglich ist, muss einer rechtlichen Prüfung unterzogen werden. Einstimmigkeit herrscht bei der Frage der Anbringung von Warnleuchten mit blauem Licht. Solche Leuchten dürfen nur bei Vorhandensein einer Bewilligung gem. § 20 KFG 1967 an einem Fahrzeug angebracht sein und müssen deshalb bei historischen Fahrzeugen entfernt werden.

Ad Hinterer Unterfahrschutz: Da es sich dabei um eine sicherheitsrelevante Einrichtung handelt welche für zivile Fahrzeuge notwendig ist, kommt man in der Arbeitsgruppe überein, diese auch bei historischen Militärfahrzeugen zu verlangen. Diese Einrichtung kann jedoch demontier- oder klappbar ausgeführt werden, muss jedoch jedenfalls die erforderlichen Abmessungen und Festigkeitswerte erfüllen.

Ad Bremsanlagen: Bremsanlagen von Militärfahrzeugen müssen den, ihrem Baujahr entsprechenden Vorschriften im zivilen Bereich entsprechen.

Ad gefährliche Fahrzeugteile außen: Im Rahmen ihres Verwendungszweckes wurden Militärfahrzeuge oftmals mit Teilen oder Vorrichtungen ausgestattet die im Widerspruch zu den Bestimmungen des §4 Abs. 2 KFG 1967 stehen. Im Rahmen ihrer zivilen Verwendung sind diese Einrichtungen soweit zumutbar zu entfernen oder abzudecken.

Ad selbst schließende Anhängervorrichtung: Die Vorschrift einer selbst schließenden Anhängervorrichtung wird nicht als sicherheitsrelevante Bestimmung sondern eher als Arbeitnehmerschutzbestimmung gesehen. Es wird deshalb vorgeschlagen diese Ausnahme auch für historische Militärfahrzeuge zu ermöglichen.

Es herrscht Einigkeit bei der Voraussetzung, dass sicherheitsrelevante Nachrüstungen erforderlich sind und in einem Umfang durchgeführt werden müssen wie sie im zivilen Bereich erforderlich waren.

Es wird für vorteilhaft erachtet für bestimmte Themen grundsätzliche Vorgaben wie oben aufgezeigt zu erarbeiten um sowohl den betroffenen Behörden als auch den Besitzern historischer Militärfahrzeuge ein höheres Maß an Rechtssicherheit zu ermöglichen. Fahrzeuge die diesen grundsätzlichen Vorgaben nicht entsprechen oder technische Sonderlösungen aufweisen sollen auch künftig ausnahmslos dem Beirat für historische Kraftfahrzeuge zur Entscheidung im Einzelfall vorgelegt werden. Anfragen an den Beirat sollen im Unterschied zu zivilen Fahrzeuganfragen jeweils einem historischen Sachverständigen und einem Sachverständigen gemäß § 125 KFG 1967 zur Prüfung vorgelegt werden.

Den Ergebnissen der Arbeitsgruppe wurde im Beirat grundsätzlich zugestimmt. Im Sinn des historischen Gedankengutes soll der „militärisch“ korrekte Zustand erhalten bleiben. Zur Tarnbeleuchtung wird zusätzlich vorgeschlagen, dass diese in § 20 KFG 1967 mit einer zusätzlichen Bestimmung zum Einschalten aufgenommen werden. Das Abdecken der Tarnbeleuchtung ist rechtlich bedenklich, da jede Beleuchtung, welche am Fahrzeug angebracht ist, auch funktionieren muss. Wenn auch durch das „funktionsunfähig“ machen z.B. durch Ausbau der Lampen diese keine Leuchte i.S. der ECE-Regelungen mehr darstellt, erscheint auch diese Variante rechtlich bedenklich. Es wäre aber auch möglich, die Tarnbeleuchtung für den öffentlichen Verkehr abnehmbar zu machen. Eine Regelung dieser Materie mittels Erlass wird vorgeschlagen.

Die Verkehrs- und Betriebssicherheit dieser Fahrzeuge muss jedenfalls gegeben sein, weshalb zumindest ein ausreichender hinterer Unterfahrschutz nachgerüstet werden muss und gefährliche vorspringende Teile und Kanten weitgehend vermieden bzw. abgedeckt werden müssen.

Die Grenze von 30 Jahren sowie Beirat soll aufrecht bleiben.

Hat ein in militärischer Verwendung gestandenes Fahrzeug keine „militärischen Ausnahmen“ in Anspruch genommen, und entspricht es deshalb einer zum damaligen Zeitpunkt in Verwendung gestandenen zivilen Ausführung, dann ist dieses bei der Beurteilung wie die zivile Ausführung zu handhaben, d.h. es gilt auch die 25 Jahr bzw. 30 Jahr Regelung.

3.) Gewerbliche Verwendung von historischen Fahrzeugen:

Der grundsätzliche Ausschluss einer gewerblichen Verwendung dieser Fahrzeuge durch entsprechende Auflagen bei der Genehmigung wird mehrheitlich abgelehnt, da eine entsprechende Differenzierung nur schwer möglich ist. Gewerbliche Verwendung schließt auch z.B. Werbefahrten mit ein, welche jedoch i.S. der Aufrechterhaltung des historischen Gedankengutes auch durchaus gewünscht sind. Ist ein Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher, kann es grundsätzlich auch entsprechend verwendet werden. Durch die 120 Fahrtage erfolgt hier sowieso eine Einschränkung. Ein allenfalls für die gewerbliche Verwendung notwendiger nicht zeitgemäßer Umbau eines historischen Fahrzeuges (z.B. Aufbau von Verkaufsständen etc.) führt dazu, dass die Grundlage für die Genehmigung als historisches Kraftfahrzeug nicht mehr gegeben ist, weshalb man die Genehmigung verliert. Der derzeit in der Liste für historische Kraftfahrzeuge enthaltene Hinweis zur gewerblichen Verwendung soll jedoch weiterhin als Information beibehalten werden.

4.) Prüfung der Voraussetzungen für historische Fahrzeuge nach §§ 56 und 57a KFG 1967:

Es wird angeregt, bei der wiederkehrenden Begutachtung eines historischen Fahrzeuges vermehrt auch zu prüfen, ob das Fahrzeug an sich noch historisch ist, d.h. noch dem genehmigten Zustand entspricht bzw. deren historische Korrektheit oder der Erhaltungszustand 3 noch gegeben ist. Derzeit ist dies nur bedingt möglich, da für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen eine Prüfung der Vorschriftsmäßigkeit nicht vorgesehen ist. Es wird deshalb vorgeschlagen, für solche Feststellungen vermehrt die besondere Überprüfung nach § 56 KFG 1967 heranzuziehen, weshalb die nach § 57a KFG ermächtigten Stellen vermehrt auf die Möglichkeit hingewiesen werden sollen, in solchen Fällen eine Meldung an die Behörde zu machen, damit diese Fahrzeuge auch entsprechend vorgeladen werden können.

Es wird angeregt, die Ergebnisse einer solchen Überprüfung auch verstärkt vom ordnungsgemäßen Führen eines solchen Fahrtenbuches abhängig zu machen.

Der Beirat bekräftigt, dass die derzeit im nationalen Recht gegebene Möglichkeit der Verwendung eines historischen Fahrzeuges ein besonderes Privileg darstellt, weshalb sorgfältiger damit umzugehen ist. Der Betrieb solch eines Fahrzeuges setzt eine besondere Verantwortung voraus, weshalb die Vereine für historische Fahrzeuge angehalten sind, diesbezüglich die Bewusstseinsbildung zu verstärken, vor allem, da dies auch dem Schutz des historischen Gutes an sich dient. Die Möglichkeit, dass die Behörde informiert wird, wenn z.B. Missstände auftreten, ist bereits gegeben und soll zukünftig verstärkt genutzt werden.

4.) Anbringung von Kennzeichen:

Diese Problematik wurde bereits bei der letzten Sitzung des Beirates ausführlich diskutiert (Zl.: 170300/1-II/ST4/04 vom 2. Februar 2004 Punkt 2).

Ergänzend erging mit Zl.: 179478/2-II/ST4/04 vom 3. Februar 2004 ein Erlass zur Anbringung von Kennzeichentafeln an Fahrzeugen.

Auszugsweise werden nachfolgend die für Historische Kraftfahrzeuge maßgeblichen Bestimmungen wiedergegeben:
„ (...)

- Anbringung der Kennzeichentafel hinten: Bei solchen Fahrzeugen kann es vorkommen, dass die zur Aufnahme der Kennzeichentafeln vorgesehenen Vertiefungen in der Fahrzeugkarosserie oder der Abstand zu seitlich angebrachten Beleuchtungseinrichtungen oder sonstigen Fahrzeugteilen nicht den Maßen der anzubringenden Kennzeichentafeln entsprechen.

Um in jenen Fällen, in denen diese Maße nur geringfügig abweichen von Fahrzeugumbauten Abstand nehmen zu können, bestehen keine Bedenken dagegen, die seitlichen Ränder der Kennzeichentafel auf- oder umzubiegen. Dies jedoch nur in dem Ausmaße, als es für eine ordnungsgemäße Anbringung der Kennzeichentafel unbedingt notwendig ist, und nur so weit, als hierdurch die das Kennzeichen darstellenden Schriftzeichen auf der Tafel nicht berührt werden. Ein Beschneiden der Kennzeichentafel ist nicht zulässig.

Es ist jedenfalls auch darauf zu achten, dass beim Umbiegen der seitlichen Ränder der Kennzeichentafel die Folie nicht beschädigt wird.

Eine ausreichende Beleuchtung durch die Kennzeichenbeleuchtung muss jedenfalls sichergestellt sein.

- Anbringung der Kennzeichentafel vorne: Die Bestimmung „senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und annähernd lotrecht“ des § 49 Abs. 6 KFG 1967 ist dahingehend zu interpretieren, dass eine Toleranz von jeweils 5° bzw. eine leichte Anpassung an die Karosseriekrümmung zulässig ist. Ein Verändern der Kennzeichentafel wie z.B. durch Umbiegen oder Beschneiden ist jedenfalls nicht zulässig.

- Dauernde, feste Verbindung: Die Forderung nach einer dauernden, festen Verbindung der Kennzeichentafel sowohl vorne als auch hinten gilt dann als erfüllt, wenn die Kennzeichentafeln am Fahrzeug angeschraubt oder angenietet bzw. mit einem ans Fahrzeug angeschraubten oder angenieteten serienmäßig hergestellten Kennzeichenhalter befestigt werden. Die Verbindung z.B. mittels Draht entspricht jedenfalls nicht der Forderung nach einer dauernden, festen Verbindung. Kennzeichentafeln mit Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen dürfen jedoch auch behelfsmäßig mit dem Fahrzeug verbunden sein.

(...)

Auszug aus dem Protokoll:

Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Länder
Ausnahmegenehmigung gem. § 34 Abs. 4 - Delegation
vom 7.9.2004, Salzburg

GZ. BMVIT-179.415/0002-II/ST4/2004 DVR:0000175

Wien, am 15. November 2004

**Betreff: Besprechung Ausnahmegenehmigung
 gem. § 34 Abs. 4 KFG 1967 - Delegation**

In der Anlage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Protokoll zur Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Länder zur Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 Abs. 4 KFG 1967- Delegation vom 7. September 2004.

Die Ausführungen in diesem Protokoll basieren auf den Ergebnissen dieser Sitzung und finden entsprechende Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Werden mit diesem Protokoll Festlegungen getroffen, die sich mit früher im Arbeitskreis getroffenen Festlegungen zum selben Thema widersprechen, so heben diese die früher getroffenen und widersprechenden Festlegungen auf.

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr Sachbearbeiter:

DI Bernhard Sittlinger

Tel.: +43 (1) 711 00-5870, Fax-DW: 15072

bernhard.sittlinger@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

**Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Länder
Ausnahmegenehmigung gem. § 34 Abs. 4 - Delegation**

am: 07.09.2004 in: Salzburg

1.) Allgemeine Themen:

1.10.) Historisches Kraftfahrzeug- Umrüstung von Benzin auf Dieselbetrieb:

Die Genehmigung solch einer Umrüstung ist nur möglich, wenn es sich dabei um einen "historisch" korrekten Umbau d.h. dieser Umbau auch zum Zeitpunkt des Baujahres des Fahrzeuges möglich war oder es auch entsprechende Dieselsonnen dieses Typs gegeben hat, handelt. Als „historisch“ korrekt gilt ein solcher Umbau auch nur dann, wenn ein Motor verbaut wird, welcher aus der Zeit des umzurüstenden Fahrzeuges stammt.

2.) Konkrete Anlassfälle:

2.1.) Mannschaftstransportwagen Cabrio STEYR 380b; Baujahr 1955:

Obwohl es sich hierbei um ein historisches Kraftfahrzeug handelt, gibt es doch grundsätzlich Bedenken im Bezug auf eine Genehmigung ohne entsprechender Auflagen, da bei diesem Fahrzeug an den Sitzbänken seitlich nur eine Kette als Sicherung gegen das Herausfallen in Kurven vorgesehen ist.

Der Arbeitskreis entscheidet, dieses Fahrzeug unter den folgenden Auflagen als historisches Kraftfahrzeug zu genehmigen:

- *Fahrtgeschwindigkeit bei Personentransport auf 40 km/h begrenzt*
- *Begleitperson in der letzten Sitzreihe mit Sprechverbindung zum Fahrer*
- *rutsch hemmende Sitz- und Lehnauflagen mit fixer Befestigung und Kinder dürfen sich nicht an der Außenseite der Bänke befinden.*
- *Betrieb nur bei klaren Sicht- und geeigneten Witterungsverhältnissen (kein Schnee, Schneematsch, Glatteis, Nebel, Regen, usw.)*
- *Ausstattung mit Verbandskasten, Feuerlöscher, Ersatzrad, Ersatzsicherungen, Glühlampen gem. § 47 KDV 1967*
- *Aufschriften:*
 - *nicht aufstehen*
 - *nicht hinauslehnen*
 - *Eltern haften für Ihre Kinder*

Es wird auch darauf hingewiesen, dass solche Fahrzeuge immer dem Arbeitskreis vorzulegen und im Einzelfall zu beurteilen und zu entscheiden sind.

2.2.) Straßenbahnkabine auf Lkw-Fahrgestell:

Das ggst. Fahrzeug ist für den Transport von max. 20 Personen vorgesehen und hat eine Bauartgeschwindigkeit von ca. 60 km/h. Demnach wäre es als Fahrzeug der Klasse M₃ einzustufen, die Anforderungen dafür können aber in keinster Weise erfüllt werden. Aus verschiedenen Gründen (u.a. mangelnde Verkehrs- und Betriebssicherheit, da z.B. die Kurvenstabilität schon ab ca. 20 km/h nicht mehr gegeben scheint, Nichteinhaltung der Abgas- und Lärmbestimmungen sowie der Bestimmungen zur Ausgestaltung von Omnibussen, fehlende Notausstiege etc.) wird solch eine Genehmigung vom Arbeitskreis abgelehnt, außer eventuell nach § 96 KFG 1967 bei Umbau auf eine Geschwindigkeit < 10 km/h.

2.3.) Straßenwalze BOMAG BW 80 bzw. BW 120:

Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere §§ 3 und 4 KDV 1967 können solche selbst fahrenden Arbeitsmaschinen nur gemäß § 96 KFG 1967 als „10 km/h-Kraftfahrzeuge“ genehmigt werden. § 8 Abs. 1 Z. 5 KDV 1967 hinsichtlich der Geräuschemissionen ist jedenfalls nachzuweisen (75 dB(A), gemessen nach Anlage 1c).

- An
1. alle Landeshauptmänner
 2. die Mitglieder des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge
 3. Teilnehmer laut Teilnehmerliste

per e-mail

Wien, am 19. Jänner 2005

Betreff: Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge

In der Anlage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Protokoll der Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge vom 1. Dezember 2004.

Die Ausführungen in diesem Protokoll basieren auf den Ergebnissen dieser Sitzung und finden entsprechende Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Für den Bundesminister:
Dr. Wilhelm Kast

Ihr Sachbearbeiter:
DI Bernhard Sittlinger
Tel.: +43 (1) 71100-5870, Fax-DW:15072
Bernhard.sittlinger@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt
Eva-Maria Kusolitsch

**Protokoll zur Sitzung des
Beirates für Historische Kraftfahrzeuge**

am: 1. Dezember 2004 in: Klosterneuburg (Fa. EUROTAX)
Teilnehmer: siehe *Anlage 1*

1.) Anmerkungen zum Protokoll zur Sitzung vom 9. Juni 2004 -Zl.: 179.340/0001-II/ST4/2004 vom 15. Juli 2004:
Zum ggst. Protokoll gibt es keine Anmerkungen.

2.) Einstufung als Historisches Kraftfahrzeug - 30 Jahres Regelung:

Entsprechend den Ergebnissen der letzten Sitzung (*Zl.: 179.340/0001-II/ST4/2004 Pkt.1.*) sollte ein Arbeitskreis unter Leitung von Dipl. Ing. Hönig nähere Bestimmungen für die zukünftigen Altersbegrenzungen zur Aufnahme in die Liste für Historische Kraftfahrzeuge auf Basis der zuletzt getroffenen Entscheidungen erarbeiten. Der Arbeitskreis tagte am 25.10.2004 unter Mitwirkung von Dr. Nemeth, Hr. Eder, Hr. Kuba, Ing. Hirschmann und Dipl. Ing. Sittlinger.

Die Ergebnisse des Arbeitskreises werden diskutiert. Im Verlauf der Diskussion zeigen sich immer wieder neue Lösungsansätze. Unter Berücksichtigung, dass die grundsätzlichen Voraussetzungen bleiben können, soll jedoch eine übersichtliche Lösung, welche für alle Fahrzeugklassen Anwendung finden kann, angestrebt werden. Auch eine Differenzierung der Großserienfahrzeuge soll nicht mehr vorgenommen werden.

Schließlich wird folgende Regelung vom Beirat für Historische Kraftfahrzeuge mehrheitlich angenommen (*2 Stimmhaltungen: Dipl. Ing. Hönig; Dipl. Ing. Sittlinger*):

- Die Vorgaben zum Historischen Kraftfahrzeug gem. § 2 Abs. 1 Z. 43 KFG 1967 bleiben unangetastet.

- **Als erhaltenswürdig gelten nur solche Fahrzeuge, welche in der Liste für Historische Fahrzeuge entsprechend gekennzeichnet sind.**

- **Im Jahr 2005 gelten nur solche Fahrzeuge mit einem Baujahr bis einschließlich 1980 als erhaltenswürdig.**

- Aufgrund der in den 80iger-Jahren beginnenden neueren Technologien wird das Fahrzeugalter für das Erreichen der Erhaltungswürdigkeit in weiterer Folge gleitend auf 30 Jahre angehoben (d.h. das Baujahr 1980 wird bis zum Jahr 2010 „eingefroren“).

- **Ab dem Jahr 2010 gelten nur noch solche Fahrzeuge als erhaltenswürdig, welche zumindest 30 Jahre alt sind.**

- Diese Regelung findet für alle Fahrzeugklassen und –arten Anwendung.

- Auch Fahrzeuge, welche bislang erst mit 30 Jahren als erhaltenswürdig angesehen wurden, fallen ab dem kommenden Jahr unter diese Regelungen.

- Einzelfälle können weiterhin dem Beirat zur Entscheidung vorgelegt werden.

3.) Liste für Historische Kraftfahrzeuge:

Die Liste der Historischen Kraftfahrzeuge wird entsprechend den Ergebnissen laut Pkt. 2 angepasst.

4.) Sicherheitstechnische Mindestanforderungen für Historische Kraftfahrzeuge:

Vorkriegsfahrzeuge bzw. Fahrzeuge aus den Anfängen der Motorisierung verfügen oftmals nicht über elementare Sicherheitseinrichtungen. Es wird deshalb für notwendig erachtet, dass für Historische Kraftfahrzeuge sicherheitsrelevante „Standardausrüstung“ wie z.B. Beleuchtung, Fahrtrichtungsanzeiger etc., auch wenn diese z.B. aufgrund des Alters des Fahrzeuges nicht vorhanden sind, erforderlich sind um einen sicheren Betrieb im heutigen Fahrzeugverkehr zu gewährleisten.

Die Verkehrs- und die Betriebssicherheit muss bei historischen Fahrzeugen bei Fahrten im öffentlichen Verkehr gegeben sein. Die Beleuchtung stellt dabei ein Mindestanforderung dar. Als Alternative könnten z.B. Fahrzeuge ohne Beleuchtung nur unter bestimmten Auflagen („Fahren nur bei Tag und ausreichender Sicht“) genehmigt werden. Problematisch werden solche Auflagen jedoch bei Aufkommen von plötzlicher „schlechter“ Sicht (z.B. Nebel etc.), auch wird das Fahren in Tunnels und Unterführungen dadurch unmöglich gemacht. Durch das Vorschreiben vom generellen Fahren mit Licht am Tag würden solche Fahrzeuge de facto dann vom Verkehr ausgeschlossen sein.

Mindestanforderungen für die Beleuchtung dienen auch dem Schutz des historischen Kulturgutes wie auch dem Nutzer des Fahrzeuges bei etwaigen, sich aus der fehlenden Beleuchtung ergebenden Verkehrsunfällen. Letztendlich hat immer die Genehmigungsbehörde die Entscheidung, ob ein Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher ist. Da dadurch die Möglichkeit besteht, dass bestimmte Fahrzeuge nicht mehr genehmigungsfähig sind, ist es von Vorteil, wenn im Sinn der Einheitlichkeit gewisse Mindestkriterien festgelegt werden. Vorstellbar wäre es auch, dass z.B. bei Fahrten im öffentlichen Verkehr an Fahrzeugen ohne ausreichenden Beleuchtungseinrichtungen entsprechende Leuchttäger angebracht werden.

Ein Arbeitskreis soll nun sicherheitstechnische Mindestanforderungen festlegen. Dipl. Ing. Hönig wird die Mitglieder des Beirates gem. § 131b Abs. 3 KFG 1967 dazu einladen. In weiterer Folge können dann zusätzliche Sachverständige gem. Abs. 5 hinzugezogen werden.

5.) Genehmigung von historischen Rennfahrzeugen:

Hier stellt sich die Frage, inwieweit es noch im Sinn der Erhaltung des historischen Kulturgutes ist, wenn historisch korrekte Fahrzeuge durch Umbauten für Rennsportzwecke derart umgestaltet werden, dass damit die Verwendung von „neuen“ und für die Sicherheit bei Rennsportveranstaltungen relevanten und z.T. auch von diversen Veranstaltern geforderten Teilen (z.B. Schalensitzen, Überrollkäfige etc.) möglich ist. Hier ist jedoch auf Erlass Zl.: 190.500/2-II/A/5/98 vom 20. März 1998 zu verweisen, in dem unter Pkt 2.1.3. zur „Originalität“ Folgendes festgehalten ist: *„Die Hauptbaugruppen der Fahrzeuge müssen im Originalzustand erhalten sein. Zeitgenössischer Ersatz gilt als dem originalen Zustand entsprechend, wenn es sich um Zubehör oder Ersatzteile handelt, die in einem Zeitraum von 10 Jahren ab dem Erzeugungsjahr des Fahrzeuges im Handel angeboten wurden (handelsübliches oder werksnahes Zubehör). Für die Originalität solcher Änderungen sind Nachweise durch Literatur, Prospekte, Fotos und dergleichen zu erbringen.*

Nachträgliche Änderungen am Fahrzeug, die Hauptbaugruppen betreffen und somit den Grundcharakter des Fahrzeuges und dessen technische Konstruktionsmerkmale verändern, führen zu einer Neueinstufung des Fahrzeuges mit dem Baujahr, das dem geänderten Teil zuzuordnen ist.“

Der Beirat für Historische Kraftfahrzeuge entscheidet, dass bei der Genehmigung von „historischen“ Rennfahrzeugen weiterhin im Sinn dieser Bestimmung vorzugehen ist. Dies bedeutet, dass nur „historisch“ korrekte Umbauten möglich sind. Durch den nachträglichen Einbau bzw. die Umrüstung eines historischen Kraftfahrzeuges für Rennsportzwecke mit „neuen“ Ausrüstungsteilen ist, ausgenommen bei Einhaltung des Punktes 2.1.3. des zitierten Erlasses, das Fahrzeug kein historisches Kraftfahrzeug mehr.

Eine Prüfung durch den Beirat kann jedoch im Einzelfall erfolgen.

Ergänzend wird bemerkt, dass z.B. der nachträgliche Einbau eines Feuerlöschers, eines Nachrüstkatalysatorsystems oder neuerer Sicherheitsgurte an den originalen Befestigungspunkten jedoch sehr wohl möglich und als historisch unbedenklich gilt.

6.) Auflagen für Historische Kraftfahrzeuge:

Derzeit ist für Historische Kraftfahrzeuge nur die Auflage *„Das Fahrzeug darf nur an 120 Tagen (bzw. 60 Tagen bei Zweirädern) /Jahr verwendet werden. Darüber sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen“* vorgesehen. Diese wäre jedoch zu erweitern, da auch die Möglichkeiten bestehen, die Kennzeichen zurückzulegen oder einen Fahrtschreiber zu verwenden.

Überdies wird klargestellt, dass es lediglich um die fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen geht. Es ist nicht vorgesehen, dass hierfür ein Fahrtenbuch eines eingetragenen Vereins verwendet werden muss.

7.) Allfälliges:

7.1.) Arbeitsscheinwerfer an Feuerwehrfahrzeugen etc.:

Gem. § 20 Abs. 1 lit. c KFG 1967 dürfen Arbeits- bzw. Suchscheinwerfer zwar ohne Bewilligung angebracht werden, § 99 Abs. 6 KFG 1967 legt jedoch eindeutig fest, dass „Suchscheinwerfer und Arbeitsscheinwerfer nur im Rahmen ihrer Zweckbestimmung verwendet werden dürfen und nur, wenn dadurch nicht andere Straßenbenützer geblendet werden“. Dies bedeutet, dass an Historischen Kraftfahrzeugen solche Scheinwerfer nicht nachträglich demontiert werden müssen, eine Verwendung im öffentlichen Verkehr ist jedoch ausgeschlossen.

Ergänzend wird bemerkt, dass die Anbringung von Blaulicht nur in bestimmten Fällen gem. § 20 Abs. 1 lit. d KFG 1967 möglich ist, weshalb dieses jedenfalls zu entfernen ist.

7.2.) Historische Anhänger:

Dieses Thema wurde bereits mehrfach im Beirat diskutiert (siehe dazu 170.300/2-II/ST4/03 vom 18.7.2003 Punkt 3 sowie 170.300/1-II/ST4/04 vom 2.2.2004 Punkt 4.4.). Demnach sollen historische Anhänger vorerst weiter durch eine § 34-Ausnahmegenehmigung möglich sein, wobei jedoch im Zweifelsfall die Zustimmung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge einzuholen ist.

Der Beirat schlägt auch vor, dass die Begriffsbestimmung gem. § 2 Abs 1 Z. 43 KFG 1967 geändert werden soll auf „Historische Fahrzeuge“, um auch zukünftig „historische“ Anhänger genehmigen zu können. Erneut wird auch auf die Notwendigkeit eines Arbeitskreises für „historische“ Anhänger hingewiesen.

7.3.) Begutachtungsfristen:

Derzeit sind die Begutachtungsfristen für Historische Kraftfahrzeuge unterschiedlich geregelt. Grundsätzlich sind solche Fahrzeuge gem. § 57a Abs. 3 Z. 4. KFG 1967 jährlich zu begutachten, ausgenommen Kraftfahrzeuge mit einem Baujahr vor 1960, für welche ein zweijähriges Begutachtungsintervall vorgesehen ist.

Vom Beirat wird eine Änderung des KFG dahingehend vorgeschlagen, dass an Stelle des „Baujahres vor 1960“ der Passus „mit einem Alter von mehr als 40 Jahren“ aufgenommen wird. Der Beirat unterstützt auch den Vorschlag, Z 4. dahingehend zu ändern, dass für alle genehmigten Historischen Kraftfahrzeuge ein zweijähriges Begutachtungsintervall gilt. Dazu müsste lediglich der Passus „mit einem Baujahr vor 1960“ gestrichen werden.

7.4.) „Erleichterungen“ für Historische Kraftfahrzeuge:

Derzeit sind „Historische Kraftfahrzeuge“ in der StVO nicht geregelt, weshalb diese auch unter Verbote wie z.B. Wochenendfahrverbot fallen. Diese Fahrzeuge sind jedoch gerade am Wochenende aufgrund der Veranstaltungen unterwegs. Infolge der „Mautflüchtlinge“ werden auch vermehrt Fahrverbote auf Bundesstraßen verhängt, welche in Folge auch Historische Kraftfahrzeuge betreffen. Es wird vorgeschlagen, für die StVO entsprechende Ausnahmen für Historische Kraftfahrzeuge vorzuschlagen.

Die Mitglieder sind angehalten, entsprechende Vorschläge für eine ausführlichere Diskussion im Beirat auszuarbeiten. Auch Ausnahmen für bestimmte KFG-Bestimmungen, wie z.B. Beleuchtung, werden angeregt.

7.5.) Verwendung von „geschützten“ Zeichen:

„Geschützte“ Zeichen, wie z.B. das Symbol des Roten Kreuzes, dürfen an Historischen Kraftfahrzeugen bei privater Nutzung nicht verwendet werden, weshalb diese zu entfernen bzw. „unkenntlich“ zu machen sind.

8.) Die nächste Sitzung findet voraussichtlich im Juli 2005 statt.

**26. KFG-Novelle – Auszug betreffend historische Fahrzeuge
ausgegeben am 27. Oktober 2005**

117. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 (26. KFG-Novelle), die 3. und die 4. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel 1
26. KFG-Novelle**

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 175/2004, wird wie folgt geändert:

7. In **§ 2** Abs. 1 Z 43, in der Überschrift zu § 131b, in § 131b Abs. 1 und § 131b Abs. 3 wird jeweils das Wort „Kraftfahrzeug“ in seinen verschiedenen grammatikalischen Formen durch das Wort „Fahrzeug“ in der jeweils grammatikalisch richtigen Form ersetzt.

24. In **§ 20** Abs. 1 wird der Punkt am Ende der lit. H durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende lit. i und j angefügt:

- j) Beleuchtungseinrichtungen an historischen Fahrzeugen zur Aufrechterhaltung des historischen Erscheinungsbildes;
solche Beleuchtungseinrichtungen dürfen aber auf Straße mit öffentlichem Verkehr nicht im Sinne des § 99 verwendet werden.

43. **§ 33** Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 3a lauten:

(3a) Auf Antrag hat der Landeshauptmann ein bereits genehmigtes Fahrzeug auch ohne Änderungen am Fahrzeug als historisches Fahrzeug zu genehmigen, sofern die Voraussetzungen für ein historisches Fahrzeug erfüllt sind. Eine solche Genehmigung ist im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. Weiters hat der Landeshauptmann Änderungen der Genehmigungsdaten eines Fahrzeuges auch ohne Änderungen am Fahrzeug zu genehmigen und im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben,
wenn

1. dies beantragt wird und durch eine Änderung der einschlägigen Rechtsvorschriften begründet ist, oder
2. diese Änderung eine Einschränkung eines Wertebereiches auf einen festen Wert innerhalb des Wertebereiches für ein oder mehrere Merkmale des Fahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank darstellt, und diese Einschränkung auf einen festen Wert wirtschaftlich begründet ist.

Es ist ein neuer Zulassungsschein mit den geänderten Daten auszustellen. Der Typenschein ist dauerhaft als ungültig zu kennzeichnen und der aktuelle Datenausdruck der Genehmigungsdaten ist der Zulassungsbescheinigung beizufügen. Im Fall der Z 2 ist der dabei anfallende Aufwand dem Landeshauptmann nach Maßgabe des im § 131 Abs. 6 genannten Tarifes vom Antragsteller zu ersetzen.

46. **§ 34** Abs. 3 und Abs. 4 lauten:

(3) Die Ausnahmegenehmigung ist, soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit oder im Hinblick auf den Ausbauzustand der Straße und Brücken sowie hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzungen der Abs. 1 und 2 geboten ist und unter Bedachtnahme auf das Ziel, dass mit diesen Fahrzeugen nicht übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden können, unter den entsprechenden Bedingungen oder Auflagen im Sinne des § 28 Abs. 3 Z 2 oder allenfalls nur für einen bestimmten Zeitraum zu erteilen.

(4) Vor Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für historische Fahrzeuge sind deren Erhaltungswürdigkeit und deren Erhaltungszustand nachzuweisen. Bei Fahrzeugen, die nicht in die Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen sind, hat der Beirat für historische Fahrzeuge (§ 131b) eine Empfehlung abzugeben. Historische Kraftwagen dürfen nur an 120 Tagen pro Jahr verwendet werden, historische Krafträder nur an 60 Tagen pro Jahr. Über diese Verwendung sind fahrbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

57. **§ 57a** Abs. 3 lautet:

- (3) Die wiederkehrende Begutachtung ist jeweils zum Jahrestag der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, oder zum Jahrestag des von der Behörde festgelegten Zeitpunktes vorzunehmen:

1. bei Kraftfahrzeugen, ausgenommen solche nach Z 3 und historische Kraftfahrzeuge gemäß Z 4, jährlich

2. bei Anhängern, ausgenommen solche nach Z 3, jährlich
3. bei Kraftfahrzeugen der Klasse M1, ausgenommen Taxis, Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge und bei Zugmaschinen und Motorkarren jeweils mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, aber nicht mehr als 40 km/h, bei selbst fahrenden Arbeitsmaschinen und Transportkarren jeweils mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h, aber nicht mehr als 40 km/h und bei Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf und die
 - a) ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg aufweisen, oder
 - b) landwirtschaftliche Anhänger sind, oder
 - c) dazu bestimmt sind, mit Kraffrädern, ausgenommen Motorfahrrädern, gezogen zu werden, drei Jahre nach der ersten Zulassung, zwei Jahre nach der ersten Begutachtung und ein Jahr nach der zweiten und nach jeder weiteren Begutachtung,

4. bei historischen Kraftfahrzeugen alle zwei Jahre

Bei Antrag des Zulassungsbesitzers kann die Zulassungsbehörde einen anderen Tag als den Jahrestag der ersten Zulassung als Zeitpunkt für die wiederkehrende Begutachtung festsetzen. Die Begutachtung kann – ohne Wirkung für den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung – auch in der Zeit vom Beginn des dem vorgesehenen Zeitpunkt vorausgehenden Kalendermonats bis zum Ablauf des vierten darauf folgenden Kalendermonates vorgenommen werden. Wurde der Nachweis über den Zeitpunkt der ersten Zulassung nicht erbracht, so hat die Behörde den Zeitpunkt der ersten Begutachtung festzusetzen. Als wiederkehrende Begutachtung gilt auch eine Einzelprüfung des Fahrzeuges gemäß § 31 Abs. 3 oder eine besondere Überprüfung gemäß § 56.

82. **§ 99** – Fahren mit Licht am Tag - siehe Erlass GZ. BMVIT – 179.713/0008-ST4/2005

88. **§ 106** samt Überschrift lautet:

Personenbeförderung

(5) Der Lenker hat dafür zu sorgen, dass Kinder bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres, die

1. 150 cm und größer sind, auf einem Sitzplatz eines Kraftfahrzeuges, der mit einem Sicherheitsgurt ausgerüstet ist, nur befördert werden, wenn sie den Sicherheitsgurt bestimmungsgemäß gebrauchen,
2. kleiner als 150 cm sind, in Kraftwagen, ausgenommen Fahrzeuge der Klassen M2 und M3, nur befördert werden, wenn dabei geeignete, der Größe und dem Gewicht der Kinder entsprechende Rückhaltevorrüchtungen verwendet werden, welche die Gefahr von Körperverletzungen bei einem Unfall verringern,
3. das dritte Lebensjahr vollendet haben, in Fahrzeugen der Klassen M2 und M3, die nicht im Kraftfahrllinienverkehr und nicht im täglichen Gelegenheitsverkehr von und zu einer Schule oder einem Kindergarten eingesetzt werden, die vorhandenen Sicherheitssysteme (Sicherheitsgurten oder Rückhalteeinrichtung) benutzen, wenn sie sich auf ihren Sitzen befinden. Falls eine erwachsene Begleitperson im Omnibus mitfährt, so geht diese Verpflichtung auf diese Person über.

Ist das Fahrzeug, ausgenommen Beförderung in Fahrzeugen der Klassen M2 und M3, nicht mit Sicherheitssystemen (Sicherheitsgurten oder Rückhalteeinrichtung) ausgerüstet, so dürfen Kinder, die das dritte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, nicht befördert werden und müssen Kinder ab vollendetem dritten Lebensjahr auf anderen als den Vordersitzen befördert werden. Kinder dürfen auf einem mit einem Front-Airbag geschützten Sitz nicht in einem nach hinten gerichteten Rückhaltesystem befördert werden, es sei denn, der Airbag wurde außer Betrieb gesetzt, oder schaltet sich in solchen Fällen automatisch selbst ab.

An alle
Landeshauptmänner

Wien, am 27. Oktober 2005

Betreff: Fahren mit Licht am Tag; § 99 Abs. 5a KFG 1967

1. Neuregelung:

Mit der 26. KFG-Novelle, kundgemacht am 27. Oktober 2005, BGBl. I Nr. 117/2005, wurden mit § 99 Abs. 5a KFG neue Regelungen betreffend Fahren mit Licht am Tag eingeführt.

1.1. Der Wortlaut des neuen § 99 Abs. 5a KFG ist:

„(5a) Der Lenker eines Kraftwagens oder eines mehrspurigen Kraftrades hat während des Fahrens stets auch tagsüber Abblendlicht oder spezielles Tagfahrlicht zu verwenden, auch wenn keine Sichtbehinderung durch Regen, Schneefall oder Nebel vorliegt. Abs. 2 gilt in diesem Fall nicht. Wird Abblendlicht tagsüber als Tagfahrlicht verwendet, so kann die Schaltung wie bei Tagfahrleuchten erfolgen und es gelten die Bestimmungen des § 14 Abs. 3 und Abs. 4 nicht.“

1.2. Der Bericht des Verkehrsausschusses des Nationalrats führt dazu folgendes aus:

„Um die Akzeptanz zu erhöhen und um dem subjektiv als sehr störend empfundenen Umstand entgegenzuwirken, dass mit dem Abblendlicht auch zahlreiche andere Beleuchtungseinrichtungen mitleuchten, die tagsüber aber nicht für notwendig erachtet werden, werden für die Verwendung des Abblendlichtes als Tagfahrlicht auch spezielle Schaltungen ermöglicht, dass beim Einschalten der Zündung nur Abblendlicht nach vorne leuchtet und das Begrenzungslicht und die Schlussleuchten nicht mitleuchten. Da eine solche Schaltung der ECE-Regelung Nr. 48 und den Regelungen des § 14 Abs. 3 und 4 widerspricht, wonach beim Einschalten des Abblendlichtes immer auch das Begrenzungslicht und die Schlussleuchten mitleuchten müssen, wird ausdrücklich klargestellt, dass die Bestimmungen des § 14 Abs. 3 und 4 in diesen Fällen nicht gelten.“

2. Inkrafttreten:

§ 99 Abs. 5a KFG 1967 tritt mit 15. November 2005 in Kraft.

3. Zu verwendende Lichtquellen:

Als zulässige Lichtquellen sieht § 99 Abs. 5a KFG folgende Alternativen vor:

- **(normales) Abblendlicht**
- **spezielles Tagfahrlicht** (gemäß der ECE-Regelung Nr. 87):

Leuchten für Tagfahrlicht müssen automatisch eingeschaltet werden, wenn die Einrichtung, die den Motor startet oder ausschaltet, in einer Stellung ist, die es ermöglicht, dass der Motor in Betrieb ist. Es muss möglich sein, die automatische Einschaltung der Tagfahrleuchten ohne den Gebrauch von Werkzeug ein- und auszuschalten. Die Tagfahrleuchten müssen sich automatisch ausschalten, wenn die Scheinwerfer eingeschaltet werden. Dies gilt nicht, wenn mit den Scheinwerfern kurze Warnsignale abgegeben werden.

Diese besondere Schaltung bzw. die Nachrüstung mit Tagfahrleuchten ist nicht anzeigepflichtig im Sinn des § 33 KFG.

- **wie Tagfahrlicht geschaltetes Abblendlicht für die Verwendung bei Tag:**

Die Schaltung muss wie beim speziellen Tagfahrlicht (siehe oben) ausgeführt sein. Bei dieser Schaltung gelten die Bestimmungen des § 14 Abs. 3 und 4 KFG, nämlich dass die Begrenzungsleuchten und die Schlussleuchten sowie die Kennzeichenleuchten mit dem Abblendlicht mitleuchten müssen, nicht.

Diese besondere Schaltung ist nicht anzeigepflichtig im Sinn des § 33 KFG.

Schaltungen oder Einrichtungen, die die Helligkeit des Abblendlichts auf einen für das Abblendlicht unzulässigen Wert absenken (Dimmung), sind nicht erlaubt.

4. Bestrafung:

Bei einem Verstoß gegen die neuen Bestimmungen betreffend Fahren mit Licht am Tag handelt es sich um eine Verwaltungsübertretung. Nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ist eine solche Übertretung mit einem Organmandat in Höhe von 15 € zu bestrafen.

In der Anfangsphase nach Inkrafttreten der neuen Regelung bis zum **15. April 2006** sollte aber bei Verkehrskontrollen verstärkt informiert und von Bestrafungen abgesehen werden.

Erst ab 15. April 2006 sollten Strafen ausgesprochen werden.

5. Ausnahmen:

Obwohl § 99 Abs. 5a KFG 1967 keine Ausnahme von der Verpflichtung, Licht am Tag zu verwenden, vorsieht, kann diese neue Bestimmung sinnvoller Weise nur im Zusammenhang mit den anderen kraftfahrrechtlichen Bestimmungen so verstanden werden, dass diese Verpflichtung nur für Lenker von Fahrzeugen gilt, die nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen mit den entsprechenden Beleuchtungseinrichtungen ausgerüstet sind, und nicht auch für Lenker von Fahrzeugen, die aufgrund einer Ausnahmegenehmigung nicht mit Scheinwerfern und Leuchten ausgerüstet sind, wie z.B. sehr alte historische Fahrzeuge. Weiters gilt die im X. Abschnitt des KFG enthaltene neue Regelung des § 99 Abs. 5a nicht für Lenker von Fahrzeugen, die unter die Ausnahmen des § 1 Abs. 2 lit a bis d KFG 1967 fallen, da diese Fahrzeuge von der Anwendung der Bestimmungen des II. bis XI. Abschnittes des KFG ausgenommen sind.

„(2) Von der Anwendung der Bestimmungen des II. bis XI. Abschnittes dieses Bundesgesetzes sind ausgenommen:

- a) Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h und mit solchen Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger; diese Fahrzeuge unterliegen jedoch den §§ 27 Abs. 1, 58 und 96;
- b) Transportkarren (§ 2 Z. 19), selbst fahrende Arbeitsmaschinen (§ 2 Z. 21), Anhänger-Arbeitsmaschinen (§ 2 Z. 22) und Sonderkraftfahrzeuge (§ 2 Z. 23), mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsmäßigen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurze Strecken oder gemäß § 50 Z. 9 der StVO 1960 als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden, und mit Transportkarren, selbst fahrenden Arbeitsmaschinen oder Sonderkraftfahrzeugen auf solchen Fahrten gezogene Anhänger;
- c) Kraftfahrzeuge, die bei einer kraftfahrspportlichen Veranstaltung und ihren Trainingsfahrten auf einer für den übrigen Verkehr gesperrten Straße verwendet werden, für die Dauer einer solchen Veranstaltung;
- d) Heeresfahrzeuge (§ 2 Z 38), die durch Bewaffnung, Panzerung oder ihre sonstige Bauweise für die militärische Verwendung im Zusammenhang mit Kampfeinsätzen besonders gebaut oder ausgerüstet oder diesem Zweck gewidmet sind; diese Fahrzeuge unterliegen jedoch dem § 97 Abs. 2.“

6. Weitere Änderung:

Auch § 99 Abs. 5 KFG 1967 wurde geändert und tritt am Tag nach Kundmachung der 26. KFG-Novelle, somit am 28. Oktober 2005 in Kraft.

Damit fällt die bisherige Einschränkung der Verwendung von Nebelscheinwerfern auf Sichtbehinderung durch Regen, Schneefall, Nebel und dergleichen bzw. auf enge oder kurvenreiche Straßen weg.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Dr. Selma Eckhardt

Tel.: +43 (1) 711 00-5269, Fax-DW: 15072

selma.eckhardt@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

Eva-Maria Kusolitsch

An
siehe Teilnehmerliste
Ämter der Landesregierungen

Wien, am 12.12.2005

Betreff: Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge

In der Anlage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Protokoll der Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge vom 30. November 2005.

Die Ausführungen in diesem Protokoll basieren auf den Ergebnissen dieser Sitzung und finden entsprechende Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Beilagen

Für den Bundesminister:

Ihr Sachbearbeiter:
Dieter KARL
Tel:+43(1)71100-5716 Fax-DW:15072
dieter.karl@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

**Protokoll zur Sitzung des
Beirates für Historische Fahrzeuge**

am: 30.November 2005 in: Klosterneuburg/Eurotax

1.) Die 30 Jahres Regelung

Gemäß der Entscheidung des Beirates sollen zukünftig Fahrzeuge ab Baujahr 1981 aufwärts, sowie Großserienprodukte erst mit einem Alter von 30 Jahren in die Liste für Historische Kraftfahrzeuge aufgenommen werden. Ausschlaggebend ist das dabei das Baujahr und nicht das Modelljahr des Fahrzeuges.

Die Entscheidung fiel mit 13 Stimmen dafür, 2 Enthaltungen und 0 Gegenstimmen.

- Es wird vorerst nicht daran gedacht, anstatt einer Fixregelung eine Gleitregelung anzuwenden.
- Fahrzeuge ab Baujahr 1981 werden vorerst nicht als historisch gelten. Ob solche Fahrzeuge in die Liste der Historischen Fahrzeuge aufgenommen werden ist zu entscheiden, sobald diese ein Alter von 30 Jahren erreicht haben.

Für all jene Fahrzeuge, die von dieser Veränderung betroffen sind, bleibt weiterhin die Möglichkeit einer Katalysatornachrüstung und Genehmigung nach dem § 34 KFG.

Am deutschen Markt werden ohnehin vielfältige und sinnvolle Lösungsmöglichkeiten angeboten. Eine Veränderung des Fahrzeuges durch die Nachrüstung eines Katalysators gilt für die spätere Beurteilung des historischen Wertes *nicht* als Beeinträchtigung.

Diese Maßnahme soll den Status des historischen Fahrzeuges festigen. Eine Vermengung mit Großserienprodukten, die heute noch keinen besonderen Seltenheitswert aufweisen, würde dem Begriff schaden. Letztlich erfolgt durch diese Maßnahme auch eine Anpassung an die international gebräuchlichen Baujahrgrenzen für historische Fahrzeuge.

2.) Sicherheitstechnisches Mindestanforderung für historische Fahrzeuge:

„Originalität mit Nachrüstvorschriften“ wird dies in der Zukunft verlangt werden, oder ist dies ein Widerspruch in sich?

Der Beirat hat sich generell für eine erforderliche Sicherheitsgrundausrüstung bei der Genehmigung historischer Fahrzeuge ausgesprochen. Dies soll gewährleisten, dass Fahrzeuge aus der Frühzeit der Motorisierung welche zum Teil nicht über Beleuchtungseinrichtungen verfügen, im heutigen Straßenverkehr sicher betrieben werden können. Letztlich dient dies auch dem Schutz des historischen Kulturgutes, welches im Unfallfall unwiederbringlich verloren geht. Um alle Aspekte auszuloten bzw. um die erforderlichen Mindeststandards insbesondere im Beleuchtungsbereich zu definieren, wurde die Bildung eines Arbeitskreises, an dem 11 Mitglieder des Beirates teilnehmen werden, beschlossen. Dieser Arbeitskreis wird im Frühjahr 2006 seine Arbeit aufnehmen.

Dieses sicherheitstechnische Mindestanfordernis wird für jene Fahrzeuge gelten, die neu als historische Kraftfahrzeuge genehmigt werden, nicht jedoch für bereits genehmigte Fahrzeuge.

3.) Licht am Tag für historische Fahrzeuge:

In der 26. KFG-Novelle ist für Historische Fahrzeuge keine Ausnahmeregelung vorgesehen. Deshalb gilt auch für historische Fahrzeuge mit Licht am Tag zu fahren.

Historische Kraftfahrzeuge, die über keine Lichtanlage verfügen, und auch so genehmigt wurden, sind im Erlass GZ.BMVIT-179.173/0008-II/ST4/2005 vom 27. Oktober 2005 unter Punkt 5 erfasst. Die Verpflichtung, Licht am Tag zu verwenden, gilt nicht für Lenker von Fahrzeugen, die aufgrund einer Ausnahmegenehmigung nicht mit Scheinwerfern und Leuchten ausgerüstet sind, wie z.B. sehr alte historische Fahrzeuge.

Somit gibt es keine grundsätzliche Ausnahme für Historische Fahrzeuge. Werden an einem historischen Fahrzeug "Tagfahrleuchten" angebracht, so müssen diese Leuchten kein Prüfzeichen aufweisen sondern nur die „in etwa Wirkung“ der jeweiligen ECE-Regelung erfüllen.

4.) Änderungen durch die 26. KFG-Novelle für Historische Kraftfahrzeuge:

In § 2 Abs.1 Zi.43 wurde die Definition des historischen Kraftfahrzeuges dergestalt verändert, dass der Ausdruck „Kraft“ entfallen ist, und diese Fahrzeugart künftig „historisches Fahrzeug“ heißt. Dies hat zur Folge, dass nicht nur Kraftfahrzeuge historisch sein können, sondern von nun an auch Anhänger. Im Bereich der historischen Anhänger entfällt die Einschränkung. Im §34 Abs. 4 sind derzeit keine zeitlichen Fahrbeschränkungen bei der Genehmigung für historische Anhänger vorgegeben. Da nunmehr historische Anhänger durch das KFG erfasst sind, ist Punkt 3. des Erlasses 170.300/2-II/ST4/03 obsolet. Da derzeit historische Anhänger nicht in der approbierten Liste enthalten sind, können Fahrzeuge mit einem Baujahr zwischen 1955 und 1980 erst nach Abgabe einer Empfehlung des Beirates für historische Fahrzeuge genehmigt werden.

Im § 106 KFG wird der Transport von Kleinkinder neu geregelt. Es dürfen Kinder bis 3 Jahre nur auf einem Platz mit Sicherheitsgurt mit der entsprechenden Rückhaltevorrichtung transportiert werden.

Bei Fahrzeugen, in denen keine Gurten angebracht sind, ist somit ein Transport von Kindern bis 3 Jahren unzulässig.

Eine Nachrüstung von Gurten kann nur dann genehmigt werden, wenn ein Nachweis für die Gurtverankerungspunkte gegeben ist.

Mit der Typendatenbank soll auch die Regelung eintreten, dass Fahrzeugdaten 10 Jahre nach der letzten Abmeldung gelöscht werden. Da der originale Typenschein eingezogen wird, gehen somit die Unterlagen zu den Fahrzeugen verloren. Es wird deshalb klargestellt, dass eine Entwertung des originalen Fahrzeugdokumentes dem Einzug des Typenscheines bzw. des Einzelgenehmigungsbescheides gleichgesetzt ist.

5.) Allfälliges:

Klebekennzeichen, wie sie für den Jaguar E-Type angeregt wurden, sind nicht zulässig. Es wurde auch der Wunsch geäußert, bestehende Kennzeichenformate freizugeben, so dass ein Format für das jeweilige Fahrzeug ausgewählt werden kann.

Da eine Veränderung der Kennzeichenformate sowie die Möglichkeit der Verwendung von Klebekennzeichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand nach sich zieht und dies im Bereich der Wechselkennzeichenregelung massive Veränderungen zur Folge hätte kommt der Beirat überein diese Vorschläge nicht weiter zu verfolgen.

Fahrräder mit Hilfsmotor:

Sofern es sich um ein historisch korrektes Fahrrad und einen historisch korrekten Antrieb handelt, gibt es keinerlei Bedenken. Diese Kombination ist bis zu einer Bauartgeschwindigkeit von 45 km/h als Motorfahrrad (rotes Kennzeichen) einzustufen und bei einer höheren Bauartgeschwindigkeit als Motorrad.

In diesem Kontext soll eine eigene Liste für Hilfsmotoren erstellt werden. Diese soll auch über eine zeitgemäße Kombination Aufschluss geben. Prof. Ehn hat sich bereit erklärt bis zur nächsten Beiratssitzung einen Entwurf vorzulegen.

Wochenendfahrverbot für Nutzfahrzeuge:

Da die meisten Veteranenveranstaltungen an Wochenenden stattfinden, ergeben sich erhebliche Probleme für historische Nutzfahrzeuge über 7,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht. Angeregt wird deshalb eine Ausnahme des Wochenendfahrverbotes für Historische Kraftfahrzeuge über 7,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht. Dieses Anliegen wird der Sektion II Abteilung ST5 des Ministeriums zur Prüfung vorgelegt.

Begründet wird die Ausnahme für die Historischen Fahrzeuge damit, dass diese ohnehin nicht gewerblich genutzt werden dürfen, die Veranstaltungen in der Regel an den Wochenenden stattfinden und die Gesamtzahl der Fahrten vernachlässigbar ist.

BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postfach 3000 Stubenring 1

1011 Wien

email : st4@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-190.500/0002-II/ST4/2006 DVR:0000175

Wien, am 2. Mai 2006

Betreff: Historische Fahrzeuge

Aufgrund der Änderungen durch die 26. KFG-Novelle für die Thematik der historischen Fahrzeuge musste der diesbezügliche Erlass aktualisiert werden.

Mit dem vorliegenden Erlass wird der Erlass 190.500/2-II/A/5/98 aufgehoben.

Inhalt:

1. Zusammenstellung der relevanten gesetzlichen Bestimmungen

- 1.1. KFG 1967 in der Fassung der 26. Nov. BGBl. Teil I Nr. 117/2005
- 1.2. KDV 1967 in der Fassung der 51. Nov. BGBl. Teil II Nr. 412/2005

2. Erläuterungen

- 2.1. Überprüfung der Erhaltungswürdigkeit
- 2.2. Überprüfung des Erhaltungszustandes
- 2.3. Zeitliche Fahrbeschränkungen
- 2.4. Eintragung in Genehmigungspapiere / Zulassungsschein

1. Zusammenstellung der relevanten gesetzlichen Bestimmungen:**1.1. KFG 1967 in der Fassung der 26. Nov. BGBl. Teil I Nr. 117/2005:****1.1.1. § 2 Begriffsbestimmungen**

(1) Ziff. 43

Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als: historisches Fahrzeug ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Fahrzeug,

- a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder
- b) das älter als 25 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen ist (§ 131b);

1.1.2. § 33 (3a) Änderungen an einzelnen Fahrzeugen**1.1.2.1. derzeit geltende Fassung (25. KFG - Novelle)**

(3a) Auf Antrag hat der Landeshauptmann ein bereits genehmigtes Kraftfahrzeug auch ohne Änderungen am Fahrzeug als historisches Kraftfahrzeug zu genehmigen, sofern die Voraussetzungen für ein historisches Kraftfahrzeug erfüllt sind. Eine solche Genehmigung ist im Typenschein des Fahrzeuges ersichtlich zu machen. Weiters hat der Landeshauptmann Änderungen im Typenschein des Fahrzeuges auch ohne Änderungen am Fahrzeug vorzunehmen, wenn dies beantragt wird und durch eine Änderung der einschlägigen Rechtsvorschriften begründet ist.

1.1.2.2. in der Fassung der 26. KFG – Novelle (tritt mit 1. Juli 2007 in Kraft)

(3a) Auf Antrag hat der Landeshauptmann ein bereits genehmigtes Fahrzeug auch ohne Änderungen am Fahrzeug als historisches Fahrzeug zu genehmigen, sofern die Voraussetzungen für ein historisches Fahrzeug erfüllt sind. Eine solche Genehmigung ist im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. Weiters hat der Landeshauptmann Änderungen der Genehmigungsdaten eines Fahrzeuges auch ohne Änderungen am Fahrzeug zu genehmigen und im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben, wenn

1. dies beantragt wird und durch eine Änderung der einschlägigen Rechtsvorschriften begründet ist, oder
2. diese Änderung eine Einschränkung eines Wertebereiches auf einen festen Wert innerhalb des Wertebereiches für ein oder mehrere Merkmale des Fahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank darstellt, und diese Einschränkung auf einen festen Wert wirtschaftlich begründbar ist.

Es ist ein neuer Zulassungsschein mit den geänderten Daten auszustellen. Der Typenschein ist dauerhaft als ungültig zu kennzeichnen und der aktuelle Datenausdruck der Genehmigungsdaten ist der Zulassungsbescheinigung beizufügen. Im Fall der Z 2 ist der dabei anfallende Aufwand dem Landeshauptmann nach Maßgabe des im § 131 Abs. 6 genannten Tarifes vom Antragsteller zu ersetzen.

1.1.3. § 34 (4) Ausnahmegenehmigung

Vor Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für historische Fahrzeuge sind deren Erhaltungswürdigkeit und deren Erhaltungszustand nachzuweisen. Bei Fahrzeugen, die nicht in die Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen sind, hat der Beirat für historische Fahrzeuge (§ 131b) eine Empfehlung abzugeben. Historische Kraftwagen dürfen nur an 120 Tagen pro Jahr verwendet werden, historische Krafträder nur an 60 Tagen pro Jahr. Über diese Verwendung sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

1.1.4. § 57a (3) Wiederkehrende Begutachtung

Die wiederkehrende Begutachtung ist jeweils zum Jahrestag der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, oder zum Jahrestag des von der Behörde festgelegten Zeitpunktes vorzunehmen:

4.) bei historischen Fahrzeugen alle zwei Jahre.

Über Antrag des Zulassungsbesitzers kann die Zulassungsbehörde einen anderen Tag als den Jahrestag der ersten Zulassung als Zeitpunkt für die wiederkehrende Begutachtung festsetzen. Die Begutachtung kann - ohne Wirkung für den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung- auch in der Zeit vom Beginn des dem vorgesehenen Zeitpunkt vorausgehenden Kalendermonates bis zum Ablauf des vierten darauf folgenden Kalendermonates vorgenommen werden. Wurde der Nachweis über den Zeitpunkt der ersten Zulassung nicht erbracht, so hat die Behörde den Zeitpunkt der ersten Begutachtung festzusetzen. Als wiederkehrende Begutachtung gilt auch eine Einzelprüfung des Fahrzeuges gemäß § 31 Abs. 3 oder eine besondere Überprüfung gemäß § 56.

1.1.5. § 131b. Beirat für historische Fahrzeuge

(1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bedient sich zur Führung der Liste der historischen Fahrzeuge der sachverständigen Beratung eines Beirates (Beirat für historische Fahrzeuge). Hinsichtlich Fahrzeugen, die nicht in die Liste eingetragen sind, kann der Beirat Empfehlungen betreffend die Erhaltungswürdigkeit und den Erhaltungszustand dieser Fahrzeuge abgeben (§ 34 Abs. 4) und die Liste ergänzen, wobei jedoch bei der Beurteilung der Erhaltungswürdigkeit, insbesondere auch auf die eventuellen negativen Umweltauswirkungen bestimmter Fahrzeugbauarten Bedacht zu nehmen ist.

(2) Der Beirat tagt bei Bedarf. Anträge auf Aufnahme in die Liste oder auf Abgabe einer Empfehlung können direkt beim Beirat eingebracht werden. Erforderlichenfalls kann der Beirat von den Antragstellern vor Abgabe einer Empfehlung oder der Aufnahme in die Liste die Vorlage von Gutachten verlangen.

(3) Der Beirat setzt sich zusammen aus:

1. drei Vertretern des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr und
2. je einem Vertreter -des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie,
 - der Bundesarbeitskammer,
 - der Wirtschaftskammer Österreich,
 - der Vereine von Fahrzeugbesitzern, die im Kraftfahrbeirat vertreten sind,
 - der Interessenskreise Versicherungsunternehmen und Fahrzeugindustrie,
 - von Vereinigungen, die sich mit der Erhaltung und Förderung historischer Fahrzeuge befassen,
 - der Sachverständigen gemäß § 125 bei den Ämtern der Landesregierungen.

(4) Die Tätigkeit im Beirat ist unentgeltlich, sie begründet keinen Anspruch auf Entschädigung für Reisekosten oder Zeitversäumnis.

(5) Der Beirat kann fallweise auch Sachverständige, die nicht Mitglieder des Beirates sind, zur Mitarbeit heranziehen. Die Sitzungen des Beirates sind nicht öffentlich. Durch Verordnung kann eine Geschäftsordnung erlassen werden, die nähere Bestimmungen, insbesondere über die Einberufung des Beirates, die Führung der Liste und über das Zustandekommen von Empfehlungen enthält.

1.2. KDV 1967 in der Fassung der 51. Nov. BGBl. Teil II Nr. 412/2005:

§ 8 Lärmverhütung und Auspuffanlagen

(1) Der A - bewertete Schallpegel des Betriebsgeräusches eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers darf die folgend angeführten Grenzwerte, bei Fahrzeugen, die der Fahrzeugklasseneinteilung der Europäischen Union entsprechen, die in den nachstehenden Richtlinien angeführten Grenzwerte, nicht übersteigen:

6. bei Fahrzeugen, die gemäß § 34 KFG 1967 als historische Fahrzeuge genehmigt werden

..... 89 dB(A).

2. Erläuterungen:

Mit der 19. KFG Novelle wurde die Möglichkeit eröffnet, auch andere Fahrzeugkategorien außer L, M1, und N1 als historisch einzustufen und zu genehmigen. Andererseits wurde mit dem Alter von 25 Jahren eine klare Abgrenzung vom bisher immer wieder auftauchenden Begriff so genannter Raritäten vorgenommen. Bei der Einstufung als historisches Fahrzeug ist auf zwei Kriterien besonders zu achten; diese sind die Erhaltungswürdigkeit und der Erhaltungszustand. Fahrzeuge, die eines von beiden Kriterien nicht erfüllen, sind nicht genehmigungsfähig.

2.1. Überprüfung der Erhaltenswürdigkeit:

2.1.1. Vom Beirat für historische Fahrzeuge wurde die Liste der Firma Eurotax Historische Kraftfahrzeuge (Ausgabe 1998 und folgende) als approbiert im Sinne des § 2 Ziff. 43 KFG 1967 eingestuft. Diese Liste ist auf Basis der bisher gültigen Stückzahlbegrenzungen erstellt worden, d. h. Massenmodelle mit großer Verbreitung auf dem Markt sind auch dann nicht enthalten, wenn sie schon das Alter von 25 Jahren erreicht haben.

Dazu ist zu bemerken, dass der Verlag Eurotax auch Kurzauszüge aus der Liste erstellt, welche als Nachweis für die Erhaltenswürdigkeit dienen können.

2.1.2. Jene Fahrzeuge, die ein Mindestalter von 25 Jahren haben und aus Seltenheitsgründen nicht in der Liste enthalten sind, werden dem Beirat vorgelegt. Dieser bestimmt im Sinne einer rascheren Verfahrensabwicklung jeweils für einzelne Fahrzeugarten 3 besonders spezialisierte Sachverständige, die eine Vorselektierung zur Aufnahme in die Liste vornehmen.

2.1.3. Originalität: Die Hauptbaugruppen der Fahrzeuge müssen im Originalzustand erhalten sein. Zeitgenössischer Ersatz gilt als dem originalen Zustand entsprechend, wenn es sich um Zubehör oder Ersatzteile handelt, die in einem Zeitraum von 10 Jahren ab dem Erzeugungsjahr des Fahrzeuges im Handel angeboten wurden (handelsübliches oder werksnahes Zubehör). Für die Originalität solcher Änderungen sind Nachweise durch Literatur, Prospekte, Fotos und dergleichen zu erbringen.

Nachträgliche Änderungen am Fahrzeug, die Hauptbaugruppen betreffen und somit den Grundcharakter des Fahrzeuges und dessen technische Konstruktionsmerkmale verändern, führen zu einer Neueinstufung des Fahrzeuges mit dem Baujahr, das dem geänderten Teil zuzuordnen ist.

2.1.3.1. Als Hauptbaugruppen gelten:

- Motor- und Gemischbildungseinrichtung
 - Kraftübertragung
 - Radaufhängungen
 - Lenkanlage/ Lenkgabel bei Motorrädern
 - Aufbauten
- (Diese müssen im Originalzustand erhalten sein)

2.1.3.2. Folgende Teile können durch Nachbildungen oder angepasste Austauschteile ersetzt werden:

- Bereifung
- Zündkerzen
- Lampen
- Verglasung
- Ketten und Riemen
- Bremsbeläge
- Auspuffanlage

Insgesamt darf durch zusätzliche Ausrüstung und Ausstattung der Originaleindruck nicht beeinträchtigt werden.

2.2. Überprüfung des Erhaltungszustandes

2.2.1. Der Erhaltungszustand kann hinsichtlich der Verkehrs- und Betriebssicherheit über eine § 57 a oder eine § 56 KFG 1967 leg. cit. - Überprüfung nachgewiesen werden. Bezüglich allgemeiner Ausrüstungsbestimmungen gilt der zum Zeitpunkt des erstmaligen Inverkehrbringens gesetzmäßige Zustand mit Ausnahme jener Ausrüstungsgegenstände, für die Nachrüstungsverpflichtung besteht. Bei historischen Fahrzeugen, bei denen Unterlagen über die technischen Standards nicht in allen Überprüfungswerkstätten vorhanden sind, kann auf besonders gekennzeichnete Spezialwerkstätten zur wiederkehrenden Begutachtung von historischen Fahrzeugen zurückgegriffen werden.

2.2.2. Zusätzlich ist es notwendig, eine genauere Qualitätsangabe bzw. Zustandsbeurteilung historischer Fahrzeuge vorzunehmen. Die Definition richtet sich nach der von Sachverständigen für historische Fahrzeuge verwendeten Wertskala von Stufe 1 bis Stufe 5. Für die Einstufung als historisches Fahrzeug können die Beurteilungen des Erhaltungszustands von 1 bis 3 in der Wertskala gelten:

1. Exzellenter Originalzustand
 2. Sehr guter Originalzustand
 3. Guter Allgemeinzustand
- Die Zustandsbeurteilungen 4 und 5

4. Akzeptabler Zustand
5. Unrestaurierter mangelhafter Zustand

führen nicht zu einer Einstufung als historisches Fahrzeug.

Die Beurteilung des Erhaltungszustandes hat unabhängig und zusätzlich zu den seitens des KFG 1967 geforderten Überprüfungen nach § 57a oder § 56 leg. cit. zu erfolgen und kann auch über ein Gutachten der als Sachverständigen für historische Fahrzeuge genannten Personen oder eines Sachverständigen nach § 124 KFG 1967 oder § 125 KFG 1967 nachgewiesen werden.

2.3. Zeitliche Fahrbeschränkungen:

2.3.1. Zur Minimierung der Umweltauswirkungen ist bei historischen Kraftfahrzeugen grundsätzlich vorzusehen, dass ein maximaler Einsatz an 120 Fahrtagen für Kraftwagen und von 60 Fahrtagen für Krafträder nicht überschritten wird. Es bestehen drei Möglichkeiten, die zeitlichen Beschränkungen nachzuweisen.

- 1) Nachweis über einen speziellen Versicherungsvertrag, sowie Hinterlegung der Kennzeichen bei der Behörde (kostengünstigste Methode),
- 2) Nachweis über Fahrtenschreiber oder Kontrollgerät,
- 3) Nachweis über ein bei einem Veteranenclub registriertes Fahrtenbuch.

2.3.2. Zur Ausstellung von Fahrtenbüchern für historische Fahrzeuge sind ausschließlich die folgenden Vereine ermächtigt: ÖAMTC, ARBÖ, ÖMVV, ÖMVC, ÖGHK und AMV. Die Listen der registrierten Fahrtenbücher sind auf Verlangen der Behörde von den Vereinen vorzulegen.

2.3.3. Die Eintragung in das Fahrtenbuch ist so zu führen, dass die jeweilige Fahrt bereits vor deren Antritt ausgefüllt sein muss. Diese Eintragungen müssen das Datum, den Zweck der Fahrt und den Startort enthalten. Nachträglich ist das Ziel und die zurückgelegten Kilometer zu ergänzen. Das Fahrtenbuch ist ständig mitzuführen und den Straßenaufsichtsorganen auf Verlangen vorzuweisen. Das Fahrtenbuch ist 5 Jahre aufzubewahren. Bei der wiederkehrenden Begutachtung nach § 57 a KFG 1967 darf das Vorhandensein des Fahrtenbuches überprüft werden.

2.4. Eintragungen in Genehmigungspapiere / Zulassungsschein:

2.4.1. Die Genehmigung als historisches Fahrzeug nach § 34 KFG 1967 ist in den Einzelgenehmigungsbescheid einzutragen und außerdem im Zulassungsschein zu vermerken. Im Zulassungsschein ist ferner die Art des Nachweises für die zeitliche Einsatzbeschränkung als Auflage festzuhalten.

Die Herren Landeshauptmänner werden eingeladen, die befassen Stellen zu informieren.

**Für den Bundesminister:
Dr. Wilhelm Kast**

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Ing. Paul Kocian
Tel. +43(01)71162/1706 DW, FAX: 15072
paul.kocian@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Stoffstromwirtschaft, Umwelttechnik und Abfallmanagement

Sektion IV

Stubenbastei 5

A-1010 Wien

Wien, am 03.05.2006

BMLFUW-UW.2.1.6/0036-VI/2/2006 – 3.5.2006

Erlass zur AltfahrzeugeVO

(Auszug)

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft erlaubt sich im Zusammenhang mit der seit 6. November 2002 in Kraft getretenen AltfahrzeugeVO, BGBl II 2002/407 i.d.g.F, Folgendes mitzuteilen:

Die bisherige Vollzugspraxis hat gezeigt, dass sich bei der Auslegung der AltfahrzeugeVO Fragen ergeben, die derzeit länderweise unterschiedlich gesehen und gehandhabt werden. Eine einheitliche Vorgangsweise in den genannten Bereichen ist jedoch erforderlich.

Zur Sicherung der bundeseinheitlichen Vollziehung der AltfahrzeugeVO, BGBl II 2002/407 werden die zuständigen Behörden ersucht, die nachstehenden rechtlichen und fachlichen Ausführungen zu den einzelnen Bestimmungen zu beachten. Über die Verordnung bzw. AWG 2002 hinausgehende Rechte und Pflichten werden dadurch nicht begründet. Daher ist in allfälligen Bescheiden direkt auf die Verordnung bzw. das AWG 2002 und nicht auf die folgenden Ausführungen Bezug zu nehmen.

1. Abfallbegriff

Abfall liegt vor, wenn sich der Halter des Fahrzeuges dessen entledigen will oder muss. Von einer Abfalleigenschaft (im subjektiven und objektiven Sinn) von Altautos ist jedenfalls dann auszugehen, wenn diese für die Ausschachtung bzw. das Shreddern bestimmt sind. Das Verhältnis zwischen Reparaturkosten und Zeitwert kann keinesfalls als alleiniges Kriterium für die Beurteilung der Abfalleigenschaft herangezogen werden.

Altfahrzeuge sind gefährlicher Abfall, sofern sie nicht trockengelegt und schadstoffentfrachtet sind.

Wird ein Fahrzeug zur bestimmungsgemäßen Verwendung (Gebrauchtwagen) verkauft bzw. übergeben, liegt kein Abfall vor. Wird ein Fahrzeug einem Händler oder einer Kfz-Werkstätte als Gebrauchtwagen übergeben und stellt sich erst in weiterer Folge heraus, dass dieses nicht mehr als Gebrauchtwagen verkauft werden kann, wird es erst ab diesem Zeitpunkt zum Altfahrzeug (Abfall). Der Händler bzw. die Werkstätte wird zum Abfallerzeuger.

Oldtimer, d.h. historische Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Sammlerwert oder Fahrzeuge, die für Museen bestimmt sind, die in vernünftiger und umweltverträglicher Weise fahrbereit oder in Teile zerlegt aufbewahrt werden, und daher deren Sammlung, Lagerung, Beförderung und Behandlung als Abfall auch nicht im öffentlichen Interesse geboten ist (vgl. § 1 Abs. 3 und § 2 Abs. 1 AWG 2002), fallen nicht unter die Definition von Abfall.

Die Reparaturbedürftigkeit bewirkt allein noch nicht die Einstufung als Abfall. Zum Nachweis seitens des Abfallbesitzers, dass es sich bei einem stark beschädigten Auto oder Oldtimer um keinen Abfall handelt, kann im Zweifelsfall insbesondere ein Gutachten eines Sachverständigen bzw. einer Fachwerkstätte, welche über die Erlaubnis zur Kfz-Überprüfung gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 verfügt, herangezogen werden.

Weiters darf darauf hingewiesen werden, dass sich auf der vom BMLFUW betriebenen Homepage (<http://www.umwelt.net.at/article/archive/7993>) praxisrelevante Informationen zum Bereich Altfahrzeuge befinden, insbesondere zu den Meldepflichten und zur Rücknahmeverpflichtung.

Es wird ersucht, diese Punkte künftig zu berücksichtigen und auch die Bezirksverwaltungsbehörden entsprechend zu informieren.

Für den Bundesminister:
i.V. Mag. Hochholdingner

elektronisch gefertigt

Bundesministerium – II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
DVR 0000175
e-mail: st4@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-179.340/0007-II/ST4/2008
Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte e-mail-Adresse richten.

An die
EUROTAXGlass´s Österreich GmbH.
Dresdnerstraße 89, 3. Stock, Top 9
1200 W i e n

Wien, am 18.11.2008

Betreff: Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge

In der Anlage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Protokoll der Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge vom 14. Juni 2006 und 29. November 2006.

Die Ausführungen in diesem Protokoll basieren auf den Ergebnissen dieser Sitzung und finden entsprechende Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Beilagen

Mit freundlichen Grüßen

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

Dipl.-Ing. Dieter Karl

Tel.: +43 (1) 71162 65 5716

Fax: +43 (1) 71162 65 5073

e-mail: dieter.karl@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

P r o t o k o l l z u r S i t z u n g d e s B e i r a t e s f ü r H i s t o r i s c h e F a h r z e u g e

am: 14. Juni 2006 in: Klosterneuburg

1.) Kettenfahrzeuge:

Es wird festgehalten, dass Kettenfahrzeuge grundsätzlich die Zustimmung des Beirates erfordern. Kettenfahrzeuge werden daher nicht in die Liste der historischen Fahrzeuge aufgenommen.

Ergebnis der Abstimmung: 10 Stimmen dafür
3 Enthaltungen

2.) Ausnahmemöglichkeit beim Landeshauptmann:

Der zuständige Landeshauptmann kann - falls beantragt - eine Ausnahme für Fahrzeuge jünger als Baujahr 1980 gewähren, sofern eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- der Antragsteller den schriftlichen Nachweis einer positiven Auskunft seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. seitens der Ämter der Landesregierungen erbringt;
- der Antragsteller Nachweise (z.B. Zollpapier, Rechnung...) über die Einfuhr des Fahrzeuges vor dem 12. Dezember 2005 vorlegen kann.

Liegt ein Ausnahmefall vor, ist dennoch keine Genehmigung als historisches Fahrzeug durchzuführen. Es ist lediglich eine Ausnahmegenehmigung lt. § 34 KFG 1967 möglich. Sobald das Mindestalter von 30 Jahren erreicht wird, kann eine Änderungsgenehmigung auf ein „historisches Fahrzeug“ erfolgen.

Der Produktionszeitraum von ein und demselben Modell hat keinen Einfluss auf eine Ausweitung der Genehmigungsmöglichkeit als historisches Fahrzeug. Es zählt jener Zeitpunkt, als das Fahrzeug vom Band gelaufen ist. Liegt dieser vor dem 01. Jänner 1981 und wurde das Fahrzeug erst 1981 erstmalig zugelassen, so ist ein Nachweis vorzulegen, wann das Fahrzeug vom Band gelaufen ist.

3.) Historische Rennfahrzeuge :

Das FIA-Reglement ist nicht kompatibel mit den Vorschriften des KFG 1967. Betroffen sind bspw. Ausstattungselemente wie Überrollbügel, Gurte und Sitze. Es stellt sich jedoch die Frage, ob es sich um zeitgenössisches Zubehör handelt. Diesbezüglich wird eine Arbeitsgruppe organisiert.

4.) Altfahrzeugeverordnung:

Wann ist ein Fahrzeug Abfall?

Altfahrzeuge sind gefährlicher Abfall, sofern sie nicht trockengelegt und schadstoffentfrachtet sind. Oldtimer (historische Fahrzeuge), die in vernünftiger und umweltverträglicher Weise fahrbereit oder in Teilen zerlegt aufbewahrt werden, und daher deren Sammlung, Lagerung, Beförderung und Behandlung als Abfall auch nicht im öffentlichen Interesse geboten ist, fallen nicht unter die Definition von Abfall.

Zum Nachweis seitens des Abfallbesitzers, dass es sich bei einem Oldtimer um keinen Abfall handelt, kann im Zweifelsfall ein Gutachten eines Sachverständigen oder eines nach § 57a KFG 1967 ermächtigten Betriebes herangezogen werden.

5.) Allfälliges:

- *Eintragung „historisches Fahrzeug“:*

§ 33 Abs.3a KFG 1967 besagt: Auf Antrag hat der Landeshauptmann ein bereits genehmigtes Fahrzeug auch ohne Änderungen am Fahrzeug als historisches Fahrzeug zu genehmigen, sofern die Voraussetzungen für ein historisches Fahrzeug erfüllt sind.

Es sind die zum Zeitpunkt der Genehmigung gültigen Grenzwerte einzuhalten. Laut EU ist nach den damaligen Vorschriften zu prüfen mit Ausnahme der Nachrüstpflichtungen.

- *Was ist „Patina“? :*

Das ist jener Abnutzungszustand, der sich bei guter Pflege ergibt und nicht durch lieblose Handhabung.

- *Mindestanforderungen bei historischen Fahrzeugen :*

Mindestanforderungen im Rahmen der Genehmigung von historischen Fahrzeugen sollen bei der nächsten Sitzung festgelegt werden.

Protokoll zur Sitzung des Beirates für Historische Fahrzeuge

am: 29. November 2006 in: Klosterneuburg

1.) Benützung von historischen Fahrzeugen innerhalb von Sanierungsgebieten (IG-Luft):

Durch die Auswirkung von regionalen Fahrverboten kommt es zur Aufwertung des Begriffs „historisches Fahrzeug“. Die Einschränkung auf eine jährlich zulässige Benützungsdauer von 120/60 Tagen hebt als historisch genehmigte Fahrzeuge von dem übrigen Fahrzeugbestand ab. Die Notwendigkeit der Dokumentation begründet den sorgfältigen Umgang mit Fahrtenbüchern. Es wäre wünschenswert im Rahmen der § 57a KFG 1967 Überprüfung die Vorlage des Fahrtenbuchs vorzuschreiben.

In der burgenländischen Verordnung zum IG-Luft wurde bereits eine Ausnahme für historische Fahrzeuge berücksichtigt. Wünschenswert wäre eine einheitliche, bundesweite Regelung in Form einer Ausnahme im Bundesgesetz (IG-Luft).

Diesbezüglich wird die Wirtschaftskammer Österreich ein Schreiben sowohl an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, als auch an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft verfassen.

2.) Mindestanforderungen bei historischen Fahrzeugen - Beleuchtungsnachrüstung :

Der Entwurf des Bundeslandes Niederösterreich wird unter Berücksichtigung folgender Änderung angenommen und soll als Erlass demnächst veröffentlicht werden:

In Anlehnung an die Regelung betreffend Tagfahrleuchten soll auch hier die Bezeichnung „ in etwa Wirkung“ statt gleichwertig berücksichtigt werden.

3.) Allfälliges:

- *Winterreifenpflicht:*

Im Hinblick auf Winterreifenpflicht soll eine Ausnahme für historische Fahrzeuge geschaffen werden.

- *Wochenendfahrverbot :*

Bezüglich des Wochenendfahrverbotes wird ein neuerlicher Versuch gestartet, eine Ausnahme beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (StVO-Abteilung) zu erwirken.

Bundesministerium – II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
DVR 0000175
e-mail: st4@bmvit.gv.at

*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Straße und Luft

GZ. BMVIT-179.340/0007-II/ST4/2008
Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte e-mail-Adresse richten.

An die
EUROTAXGlass´s Österreich GmbH.
Dresdnerstraße 89, 3. Stock, Top 9
1200 W i e n

Wien, am 18.11.2008

Betreff: Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge

In der Anlage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Protokoll der Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge vom 28. November 2007.

Die Ausführungen in diesem Protokoll basieren auf den Ergebnissen dieser Sitzung und finden entsprechende Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Beilagen

Mit freundlichen Grüßen

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

Dipl.-Ing. Dieter Karl

Tel.: +43 (1) 71162 65 5716

Fax: +43 (1) 71162 65 5073

e-mail: dieter.karl@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

Protokoll zur Sitzung des Beirates für Historische Fahrzeuge

am: 28. November 2007 in: St. Pölten

1.) Neuerung – 29. KFG Novelle :

1.1.) **Regelung für Tagfahrlicht :**

Die Ausnahmeregelung bzgl. „Licht am Tag“ für historische Fahrzeuge bleibt nach der Aufhebung der Verpflichtung Licht auch tagsüber zu verwenden, aufrecht. An historischen Fahrzeugen dürfen somit weiterhin Tagfahrleuchten angebracht sein, welche kein Prüfzeichen (RL...) aufweisen, sondern die „in etwa Wirkung“ der ECE-Regelung erfüllen.

1.2.) **Immissionsschutz Gesetz Luft :**

Argumente, die für eine Ausnahme der historischen Fahrzeuge von Fahrverboten auf Basis IG-Luft sprechen.

- Historische Fahrzeuge stellen nur einen Bruchteil des Altfahrzeugsbestands dar
- Beschränkung der jährlichen Benützungsdauer von 120 bzw. 60 Tagen
- Geringe km –Leistung pro Jahr
- Anlehnung an europäisches Umfeld (siehe Deutschland – Ausnahmen H –Kennzeichen)

2.) Oldtimer Grundsatzpapier „Historische Fahrzeuge und Umweltschutz“ :

Auszug :

1. Historische Kraftfahrzeuge in Österreich

1.1 Gesetzliche Grundlage:

Gemäß § 2 Abs 1 Z 43 KFG 1967 sind historische Kraftfahrzeuge erhaltenswürdige und nicht zur ständigen Verwendung bestimmte Fahrzeuge, die bis Ende 1955 gebaut wurden oder (zum Beurteilungszeitpunkt) wenigstens 25 Jahre alt sind und die in die vom Verkehrsministerium zuerkannte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen sind. Derzeit werden historische Fahrzeuge nur dann als solche anerkannt, wenn sie ein Baujahr bis Ende 1980 aufweisen (Erlass BMVIT-179.340/0008/II/ST4/2005). Diese Regelung gilt bis 2010, weil ab diesem Zeitpunkt ein Baujahreslimit von 30 Jahren laufend fortgeschrieben wird.

1.2 Anteil der historischen Fahrzeuge am Fahrzeugbestand:

Pkw und Kombi mit einem Baualter über 25 Jahre haben am Gesamtbestand einen Anteil von weniger als 1 %, Motorräder von etwa 5 %. Lkw und Busse in ähnlicher Größenordnung. Durch die schrittweise Anhebung des Baujahreslimits ab 30 Jahre sinkt der Anteil der historischen Kraftfahrzeuge tendenziell weiter. Fahrzeuge, die durch den Eintrag „Historisches Kraftfahrzeug“ im Zulassungsschein bzw. in der Zulassungsbescheinigung auch im Rechtssinn historisch sind, stellen nochmals einen Bruchteil dieser ohnehin geringen Anzahl dar.

1.3 Technischer Zustand:

Historische Kraftfahrzeuge müssen den originalen technischen Zustand ihrer Erbauungszeit aufweisen. Ihre Abgaswerte können naturgemäß daher nicht denen, die für moderne Fahrzeuge gelten, entsprechen. Bei Neuzulassungen im Zuge von Restaurierungen oder Import werden daher Ausnahmen von den generellen Abgasnormen gewährt, sofern ein technisch einwandfreier originaler Zustand nachgewiesen werden kann.

1.4 Beitrag zur Umweltschonung - eingeschränkter Fahrbetrieb:

Gemäß KFG gilt für ein historisches Automobil eine jährliche Fahrbeschränkung auf 120 Tage und bei Motorrädern auf 60 Tage. Über die Fahrten muss ein Fahrtenbuch geführt werden, das bei der Überprüfung gemäß § 57a KFG vorgelegt werden muss.

Im Sinn der Richtlinien der FIVA ist ein historisches Fahrzeug ein solches, das zumindest 25 Jahre alt ist, erhalten und betrieben in historisch korrektem Zustand und in Obsorge einer Person, die es aus historischem oder technischem Interesse besitzt und nicht als tägliches Transportmittel benützt.

2. Die sozio-ökonomische Bedeutung des Veteranenwesens

Eine für 22 europäische Mitgliedsländer von der Fédération Internationale des Véhicules Anciens(FIVA) in Zusammenarbeit mit der University of Brighton im Jahr 2006 erstellte Studie (einsehbar unter www.fiva.org) brachte folgende Ergebnisse:

2.1 Volkswirtschaftliche Aspekte:

- * Das Veteranenwesen erbringt innerhalb der EU eine Wirtschaftsleistung von knapp 17 Mrd. Euro.
- * Mehr als 9.000 Unternehmen in der EU erzielen ihre Einnahmen über Dienstleistungen und Produkte im Bereich Oldtimer.
- * 55.000 Personen sind im Bereich Oldtimer beschäftigt, von denen rund 68 % ihren gesamten Lebensunterhalt damit bestreiten.
- * 43 % der Unternehmen des Oldtimer-Sektors planen Neueinstellungen von Mitarbeitern innerhalb der nächsten 3 Jahre, 22 % bieten Lehrstellen an, 49 % betreiben regelmäßige Mitarbeiterfortbildung.
- * Rund 3,35 Mrd. Euro der Wirtschaftsleistung werden im Export getätigt, über 4,9 Mrd. Euro werden für die Bereiche Versicherungen, Fahrzeugkäufe oder -verkäufe, Restaurierung und Reparatur, Zeitschriften und Bücher, Modelle, Kleidung, Accessoires sowie Betriebsmittel ausgegeben.
- * Für Mitgliederbetreuung, Service und Clubmagazine geben die FIVA-Clubs 39 Mio. Euro aus sowie 1,8 Mio. Euro für wohltätige Zwecke.

2.2 Kulturelle und gesellschaftliche Aspekte:

- * Das Oldtimer-Hobby ist nicht begüterten Schichten vorbehalten – 29 % der Fahrzeugeigentümer verfügen über ein jährliches Haushaltseinkommen von weniger als 30.000 Euro.
- * 78 % der Oldtimer haben einen Fahrzeugwert von unter 15.000 Euro.
- * Knapp die Hälfte der Oldtimer-Liebhaber sind zwischen 41 und 60 Jahre alt.
- * Innerhalb der FIVA sind 2.000 nationale Clubs organisiert, die mehr als 786.000 Mitglieder aufweisen. 165.000 Clubmitglieder sind auch Mitglieder in Clubs außerhalb ihres Heimatlandes

2.3 Oldtimer und Umwelt

- * In der EU liegt der Anteil von historischen Kraftfahrzeugen über 25 Jahre bei nur 0,8 % des Gesamtbestandes, 1.530.000 Oldtimer sind angemeldet und entsprechen den jeweiligen Zulassungsbestimmungen ihrer Länder.
- * 83 % der Oldtimer werden weniger als 3 Mal pro Woche bewegt.
- * 71 % aller historischen Fahrzeuge haben eine Jahresfahrleistung von weniger als 1.500 km.
- * Der Anteil der Oldtimer an der gesamten Jahresfahrleistung einschließlich Alltagsfahrzeugen, die insgesamt im Jahr 2,2 Trillionen Kilometer beträgt, macht mit 1,4 Milliarden Kilometern jährlich lediglich 0,07 % aus.

2.4 Auf Österreich bezogen ergeben sich daraus folgende Fakten:

- * Die Wirtschaftsleistung des Oldtimersektors beträgt in Österreich laut Hochrechnung des ÖMVV rund 350 Mio. Euro.
- * Die Umweltrentabilität aus dem Fremdenverkehr mit Oldtimern, insbesondere durch Veranstaltungen, ist enorm: So erzeugt beispielsweise alleine die „Ennstal-Classic“ eine Umweltrentabilität von 10 Mio. Euro in der Dachstein-Tauernregion.
- * Die Jahresfahrleistung der Oldtimer ist auch in Österreich verschwindend gering: So gut wie alle Oldtimer werden während der Wintermonate stillgelegt und ihre Besitzer machen von der Möglichkeit der Hinterlegung der Kennzeichen bei ihrem Versicherer Gebrauch. Dementsprechend haben Oldtimer mit der winterlichen Feinstaubbelastung überhaupt nichts zu tun, noch dazu da der Dieselanteil unter Oldtimern verschwindend gering ist.
- * Durch die gesetzliche Fahrbeschränkung auf 120 Tage im Jahr (Automobil) bzw. 60 Tage (Motorräder), mit der die Oldtimer-Freunde ihren Beitrag zur Umwelt schon bei Aufnahme der „Historischen Kraftfahrzeuge“ in das KFG geleistet haben und die in dieser Form in Europa einmalig ist, ist der Anteil der Oldtimer an der gesamten Jahresfahrleistung mit Sicherheit noch geringer als in der EU (0,07 %), also in einem quantitativ absolut zu vernachlässigenden Bereich, was die Schadstoffbelastung betrifft.
- * Da Oldtimer schon aus rechtlichen Gründen (Fahrbeschränkung!) nicht als Alltagsfahrzeuge in Frage kommen und überdies durch das Wechselkennzeichen ein attraktiver Anreiz besteht, sie lediglich alternativ zum Alltagsfahrzeug anzumelden, belasten Oldtimerfahrten die Umwelt nicht zusätzlich: Sie sind „Ersatzfahrten“ anstelle von Fahrten mit dem Normalfahrzeug, die praktisch ausschließlich in der Freizeit getätigt werden.
- * Oldtimer sind gerade in Österreich aufgrund der bestehenden rechtlichen Einschränkung im KFG, ihrer im Gesamtzusammenhang verschwindend geringen Fahrleistung, ihrer geringen Anzahl und ihrer typischen Verwendungsart keine Verursacher von Verkehrs- oder Umweltbelastungen.

Resume:

Die Bedeutung des Fahrtenbuches muss zukünftig gestärkt werden. Besonders soll auf den offiziellen Charakter hingewiesen werden. Auch im Rahmen von Begutachtungen nach § 57a wird zukünftig die Vorlage des Fahrtenbuchs am Begutachtungsformblatt vermerkt (ab März 2009).

Durch die Verwendungsbeschränkung in der Zulassungsbescheinigung wird gewährleistet, dass das historische Fahrzeug nur im Bewusstsein der limitierten Benützungsdauer betrieben wird.

Es wird darauf hingewiesen, dass bereits der Zugang zum Kreis der historischen Fahrzeuge durch Einstiegsriterien wie z.B. Originalität, Mindestalter von 30 Jahren eingeschränkt ist.

Eine klare Abgrenzung von historischen Fahrzeugen zu „alt geworden“ Alltagsfahrzeugen soll stets gewahrt bleiben. Aus diesem Grund ist besonders darauf zu achten, dass im Genehmigungs- und Zulassungsdokument in der Zeile der „Fahrzeugart / Klasse“ das Wort „historisch“ vermerkt ist.

3.) Allfälliges:

** Replicas :*

Es stellt sich die Frage inwieweit auch sog. „Replicas“ mit einem Alter von mehr als 30 Jahren als historische Fahrzeuge genehmigt werden können. Speziell bei diesen „handgefertigten“ Fahrzeugen ist es vielfach schwierig, die Originalität festzustellen. Änderungen am Fahrzeug, die Hauptgruppen (Motor, Achsen, Bodengruppen) betreffen und somit den Grundcharakter des Fahrzeuges und dessen technische Konstruktionsmerkmale verändern, führen zu einer Neueinstufung des Fahrzeuges mit dem Baujahr, das dem geänderten Teil zuzuordnen ist.

Allenfalls ist ein eindeutiges Gutachten mit nachvollziehbarem Nachweis bzgl. des Baujahrs sowie der Originalität des Fahrzeuges erforderlich.

BMVIT – II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postanschrift: Postfach 202, 1000 Wien

Büroanschrift: Stubenring 1, 1011 Wien

DVR 0000175

e-mail: st4@bmvit.gv.at

GZ.BMVIT-179.340/0007-II/ST4/2007

Wien, am 1.12.2007

Betreff: Erlass – erforderliche Nachrüstung bei historischen Kraftfahrzeugen

Vorkriegsfahrzeuge bzw. Fahrzeuge aus den Anfängen der Motorisierung verfügen oftmals nicht über elementare Sicherheitseinrichtungen. Bei der Genehmigung historischer Fahrzeuge sind deshalb entsprechende Nachrüstungen zu verlangen. Um bei Genehmigungsverfahren sowohl für Antragsteller, als auch für Sachverständige klare Voraussetzungen zu schaffen, wird Folgendes festgehalten:

Erforderliche Nachrüstungen bei historischen Kraftfahrzeugen

An Fahrzeugen der Klassen M und N müssen mindestens 2 Rückspiegel, Fahrtrichtungsanzeiger, Bremsleuchten, Rückstrahler hinten, Abblendscheinwerfer und bei Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h zusätzlich Fernlichtscheinwerfer angebracht sein. Bei einspurigen Fahrzeugen der Klasse L muss mindestens ein Rückspiegel, eine Bremsleuchte, ein Rückstrahler hinten, ein Abblendscheinwerfer und bei Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h zusätzlich ein Fernlichtscheinwerfer angebracht sein. Bei mehrspurigen Fahrzeugen der Klasse L müssen in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 15 KFG 1967 in Abhängigkeit von der Breite des Fahrzeuges jeweils zwei der genannten Beleuchtungseinrichtungen vorhanden sein. Verfügen diese Fahrzeuge über geschlossenen Aufbauten sind zusätzlich Fahrtrichtungsanzeiger notwendig.

Diese Bauteile müssen keine E-Prüfzeichen aufweisen, jedoch müssen sie eine in etwa gleiche Wirkung erreichen. Bei den Anbringungsmaßen können geringfügige Abweichungen hingenommen werden, wenn andernfalls das historische Erscheinungsbild zu stark beeinträchtigt wird. Eine Anbringung mittels demontierbarer Leuchenträger ist zulässig. Fahrzeuge die diesen Mindestanforderungen genügen, können unter Vorschreibung der Standardauflagen für historische Kraftfahrzeuge genehmigt werden.

Für den Bundesminister:
Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:
Dipl.-Ing. Dieter Karl
Tel.: +43 (1) 71162 65 5716
Fax.: +43 (1) 71162 65 5073
e-mail: dieter.karl@bmvit.gv.at

Elektronisch gefertigt

info@bmvit.gv.at
www.bmvit.gv.at

BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postanschrift: Postfach 202, 1000 Wien
Büroanschrift: Stubenring 1, 1011 Wien
DVR 0000175
e-mail: st4@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-179.702/0005-II/ST4/2007

An alle
Landeshauptmänner

Wien, am 20.12.2007

Betreff: Erlass Winterreifenpflicht, 29. KFG-Novelle

Mit der 29. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 6/2008, wird

- * für Schwerfahrzeuge (Lkw und Busse) der Zeitraum für die Winterreifenpflicht und die Pflicht, Schneeketten mitzuführen, im unterschiedlichen Ausmaß ausgedehnt, und
- * eine Winterreifenpflicht auch für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg eingeführt.

Diese Änderungen treten gemäß § 135 Abs. 19 Z 1 KFG mit 1. Jänner 2008 in Kraft.

1. Gesetzestext:

Auszug aus der 29. KFG-Novelle:

13. § 102 Abs. 8a und Abs. 9 lauten:

„(8a) Der Lenker darf ein Kraftfahrzeug der Klassen

1. N2 und N3 sowie ein von solchen Fahrzeugen abgeleitetes Kraftfahrzeug während des Zeitraumes von jeweils 1. November bis 15. April oder
2. M2 und M3 sowie ein von solchen Fahrzeugen abgeleitetes Kraftfahrzeug von jeweils 1. November bis 15. März

nur verwenden, wenn zumindest an den Rädern einer Antriebsachse Winterreifen (für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen bestimmte Reifen mit entsprechender Profiltiefe) angebracht sind. Dies gilt nicht für Fahrzeuge, bei denen bauartbedingt oder aufgrund ihres Verwendungszwecks Reifen mit der Verwendungsbestimmung „spezial“ angebracht sind. Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes, Heeresfahrzeuge und Feuerwehrfahrzeuge, bei denen bauartbedingt oder wegen ihres überwiegenden Verwendungszwecks die Anbringung von Winterreifen nicht möglich oder nicht zweckmäßig ist und Fahrzeuge, mit denen Probe- oder Überstellungsfahrten durchgeführt werden, sind von dieser Verpflichtung ausgenommen. Weiters darf der Lenker eines Kraftfahrzeuges der Klasse M1 oder N1 während des in Z 1 genannten Zeitraumes bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen wie insbesondere Schneefahrbahn, Schneematsch oder Eis, dieses Fahrzeug nur in Betrieb nehmen, wenn an allen Rädern Winterreifen (für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmte Reifen mit entsprechender Profiltiefe) oder, wenn die Fahrbahn mit einer zusammenhängenden oder nicht nennenswert unterbrochenen Schnee- oder Eisschicht bedeckt ist, Schneeketten auf mindestens zwei Antriebsrädern angebracht sind.“

(9) Der Lenker darf Schneeketten und dergleichen (§ 7 Abs. 2) nur dann verwenden, wenn dies erforderlich ist, und nur, wenn sie so befestigt sind, dass sie die Oberfläche der Fahrbahn nicht beschädigen können. Der Lenker eines Kraftfahrzeuges der Klassen M2, M3, N2 und N3 sowie eines von solchen Fahrzeugen abgeleiteten Kraftfahrzeuges hat während des Zeitraumes von jeweils 1. November bis 15. April geeignete Schneeketten für mindestens zwei Antriebsräder mitzuführen. Dies gilt nicht für Fahrzeuge,

1. bei denen bauartbedingt eine Montage von Schneeketten nicht möglich ist,
2. die aufgrund ihrer Bauweise bestimmungsgemäß nur auf schneefreien Straßen eingesetzt werden,
3. der Klassen M2 und M3, die im Kraftlinienverkehr eingesetzt werden.“

„14a § 103 Abs. 1 Z 2 lit. e lautet:

- e) bei den von der Verpflichtung des § 102 Abs. 8a erster Satz und § 102 Abs. 9 erfassten Fahrzeugen während des Zeitraumes von jeweils 1. November bis 15. April die erforderlichen Winterreifen und Schneeketten.“

2. Aus den Erläuterungen ergibt sich dazu Folgendes:

Zu § 102 Abs. 8a und Abs. 9:

Der Zeitraum für die gesetzliche Winterreifenpflicht für Schwerfahrzeuge wird ausgedehnt auf jeweils 1. November bis 15. April für Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 sowie davon abgeleitete Fahrzeuge und auf jeweils 1. November bis 15. März für Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 sowie davon abgeleitete Fahrzeuge.

Der kürzere Zeitraum für Omnibusse wird wie folgt begründet:

Die Bussaison beginnt bereits ab 15. März des Jahres. Viele Reisen führen in den Süden Europas. Die Verwendung von Winterreifen führt unter derartigen klimatischen Verhältnissen (bzw. Straßentemperaturen) zu einer nachweisbaren Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Die Verwendungsverpflichtung von Winterreifen kann in einem solchen Fall einen Unfall auslösenden Faktor darstellen. Daher wird die Verpflichtung zur Verwendung von Winterreifen für Busse für den Zeitraum jeweils 1. November bis 15. März festgelegt; die Mitnahmeverpflichtung von Schneeketten bleibt aber in jedem Fall für den Zeitraum von 1. November bis 15. April aufrecht.

Weiters soll die verpflichtende Ausrüstung von Kraftfahrzeugen der Klasse M1 (Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen) und N1 (LKW mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg) mit Winterreifen vorgeschrieben werden, sofern diese Fahrzeuge bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen wie insbesondere Schneefahrbahn, Schneematsch oder Eis verwendet werden. Durch diese Regelung soll die Verkehrssicherheit bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen verbessert werden. Liegendebliebene oder hängen gebliebene Kraftfahrzeuge stellen Unfall auslösende Faktoren dar bzw. führen zu unpassierbaren Straßen und zu Staus. Die Winterreifenpflicht wird an die tatsächlichen Fahrbahnverhältnisse geknüpft, wobei winterliche Fahrbahnverhältnisse nicht nur dann vorliegen werden, wenn die Fahrbahn eine durchgehende Schneelage aufweist (siehe dazu etwa VwGH 21.9.1983, 83/03(0008)). Darüber hinaus schreibt das Gesetz nicht eine entsprechend durchgehende Schneelage vor. Wenngleich es von den konkreten Umständen des Einzelfalles abhängen wird, ob winterliche Fahrbahnverhältnisse vorliegen, darf im Hinblick auf die allgemeine Lebenserfahrung erwartet werden, dass ein Lenker in der Lage ist, einzuschätzen, ob bzw. wann winterliche Fahrbahnverhältnisse, die eine entsprechende Ausstattungsverpflichtung mit Winterreifen bedingen, vorliegen. Weist die Fahrbahn etwa aufgrund der Niederschläge lediglich Nässe auf, ohne dass das zur Bildung einer Schneelage, Schneematsch oder Eis führt, besteht die Winterreifenpflicht nicht.

Lediglich in den Fällen, wo die Fahrbahn mit einer zusammenhängenden oder nicht nennenswert unterbrochenen Schnee- oder Eisschicht bedeckt ist, sollen Schneeketten auf mindestens zwei Antriebsrädern als Alternative zulässig sein.

Im Abs. 9 erfolgt die redaktionelle Anpassung an die Ausdehnung des Zeitraumes für die gesetzliche Winterreifenpflicht für Schwerfahrzeuge hinsichtlich der Mitführverpflichtung von Schneeketten.

Zu § 103 Abs. 1 Z 2 lit. e:

Redaktionelle Anpassung aufgrund der Ausdehnung des Zeitraumes für die gesetzliche Winterreifenpflicht für Schwerfahrzeuge hinsichtlich der Bereitstellungsverpflichtung des Zulassungsbesitzers. Diese Pflicht für den Zulassungsbesitzer soll aber nur für den Bereich der Fahrzeuge über 3,5t gelten.

3. Geltungsbereich:

3.1. für Schwerfahrzeuge:

Für Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3 und von solchen Fahrzeugen abgeleitete Kraftfahrzeuge hat sich inhaltlich nichts geändert, es wurde lediglich der Zeitraum verlängert.

3.1.1. Die Verpflichtung gilt nunmehr für Fahrzeuge der Klassen

- N2 und N3 sowie von solchen Fahrzeugen abgeleitete Kraftfahrzeuge während des Zeitraumes von jeweils 1. November bis 15. April und
- M2 und M3 sowie von solchen Fahrzeugen abgeleitete Kraftfahrzeuge von jeweils 1. November bis 15. März.

3.1.2. Während dieses Zeitraumes müssen Winterreifen zumindest an den Rädern einer Antriebsachse angebracht sein.

Als **Winterreifen** können nur solche Reifen anerkannt werden, die der ECE-Regelung Nr. 54 entsprechen und zur Verwendung als Schnee- und Matschreifen bestimmt sind. Diese Reifen müssen gem. Punkt 3.1.5. der ECE-Regelung Nr. 54 die Aufschrift „M + S“ oder „M.S.“ oder „M & S“ aufweisen.

Sog. „Ganzjahresreifen“ kommen als Winterreifen in Betracht, sofern sie diese „M und S“ Kennzeichnung aufweisen.

Nach der ECE-Regelung Nr. 54 werden auch Reifen mit Verwendungszweck „spezial“ genehmigt. Das sind Reifen, die für wechselnden Einsatz sowohl auf der Straße als auch im Gelände oder für besondere Zwecke vorgesehen sind. Auch solche Reifen sind gemäß § 102 Abs. 8a KFG 1967 zulässig und es ist kein Wechsel auf M+S-Reifen erforderlich. Diese Reifen müssen gemäß Punkt 3.1.12 der ECE-Regelung Nr. 54 die Angabe „ET“, „ML“ oder „MPT“ aufweisen.

Nach der ECE-Regelung Nr. 54 werden auch Reifen mit Verwendungszweck „spezial“ genehmigt. Das sind Reifen, die für wechselnden Einsatz sowohl auf der Straße als auch im Gelände oder für besondere Zwecke vorgesehen sind. Auch solche Reifen sind gemäß § 102 Abs. 8a KFG 1967 zulässig und es ist kein Wechsel auf M+S-Reifen erforderlich. Diese Reifen müssen gemäß Punkt 3.1.12 der ECE-Regelung Nr. 54 die Angabe „ET“, „ML“ oder „MPT“ aufweisen.

3.1.3. Weiters wird gem. § 102 Abs. 8a KFG auch eine bestimmte **Profiltiefe** gefordert. In der KDV wurde durch die 52. KDV-Novelle, BGBl. II Nr. 334/2006 in § 4 Abs. 4 Z 5 für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg für die Winterreifen, die gem. § 102 Abs. 8a KFG verwendet werden, eine **Mindestprofiltiefe** von 6 mm bei Reifen in Diagonalbauart oder 5 mm bei Reifen in Radialbauart festgelegt.

3.2. für PKW, KKW und LKW mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg:

Neu ist die Winterreifenpflicht für Fahrzeuge der **Klassen M1 und N1**.

3.2.1. Anders als bei Schwerfahrzeugen gilt die Winterreifenpflicht bei diesen Fahrzeugen aber nur dann, wenn sie **bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen** während des Zeitraumes von jeweils 1. November bis 15. April in Betrieb genommen werden.

Für abgestellte Fahrzeuge der Klasse M1 und N1 gilt diese Regelung somit nicht. Als winterliche Fahrbahnverhältnisse sind im Gesetz insbesondere Schneefahrbahn, Schneematsch oder Eis beispielhaft angeführt.

Weist die Fahrbahn etwa aufgrund der Niederschläge lediglich Nässe auf, ohne dass das zur Bildung einer Schneelage, Schneematsch oder Eis führt, besteht die Winterreifenpflicht somit nicht.

Als Alternative zu den Winterreifen sind Schneeketten auf mindestens zwei Antriebsrädern nur zulässig, wenn die Fahrbahn mit einer zusammenhängenden oder nicht nennenswert unterbrochenen Schnee- oder Eisschicht bedeckt ist.

Eine Ausnahme für allradgetriebene Fahrzeuge ist nicht vorgesehen, da die bessere Traktion des Allradantriebs sich nur im Vortrieb aber nicht beim Bremsen auswirkt.

3.2.2. Liegen winterliche Fahrbahnverhältnisse vor, so müssen Winterreifen an allen Rädern angebracht sein.

Als **Winterreifen** können nur solche Reifen anerkannt werden, die zur Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch und Eisreifen bestimmt sind. Diese Reifen müssen die Aufschrift „M + S“ oder „M.S.“ oder „M & S“ aufweisen. Auch Spikesreifen fallen darunter.

Sog. „Ganzjahresreifen“ oder „Allwetterreifen“ kommen als Winterreifen in Betracht, sofern sie diese „M und S“ Kennzeichnung aufweisen.

3.2.3. Weiters wird gem. § 102 Abs. 8a KFG auch eine bestimmte **Profiltiefe** gefordert. In der KDV ist die Profiltiefe von 4 bzw. 5 mm für Winterreifen derzeit aber noch daran geknüpft, dass sie aufgrund einer straßenpolizeilichen Anordnung verwendet werden. Eine entsprechende Ergänzung der KDV, dass das auch bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 102 Abs. 8a KFG zu gelten hat (wie seinerzeit auch hinsichtlich der Winterreifen für Schwerfahrzeuge) ist derzeit in Begutachtung.

4. Vorgangsweise bei Verstößen:

Ein Verstoß gegen die Winterreifenpflicht (§ 102 Abs. 8a KFG) bzw. gegen die Pflicht, bei bestimmten Schwerfahrzeugen Schneeketten mitzuführen (§ 102 Abs. 9 KFG), ist gem. § 134 Abs. 1 KFG mit einer Geldstrafe bis 5.000 Euro bedroht.

Im Hinblick auf das in der 29. KFG-Novelle vorgesehene Inkrafttreten mit 1. Jänner 2008 und die erst mit 4. Jänner 2008 erfolgte Kundmachung darf darauf hingewiesen werden, dass rückwirkende Strafbestimmungen durch Art 7 Absatz 1 MRK ausgeschlossen sind und somit Strafbarkeit erst mit Ablauf des Tages der Kundmachung, also mit 5. Jänner 2008, gegeben ist.

4.1. In der Regel wird ein solches Delikt bei der Behörde anzuzeigen sein und die Behörde hat im Strafbescheid den konkreten Strafbetrag unter Anwendung der Bestimmungen des VStG festzusetzen.

Dabei ist insbesondere auch das Gefährdungspotential im Hinblick auf Witterungs- und Straßenverhältnisse, Fahrtroute und Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen.

4.2. Organstrafverfügung:

Lediglich in relativ harmlosen und ungefährlichen Fällen kann auch mit Organstrafverfügung bis zu 35 Euro vorgegangen werden, wenn das angesichts der konkret gegebenen Situation und Verhältnisse gerechtfertigt werden kann, wie z.B.: bei milden Temperaturen und trockener Fahrbahn im Bereich der Fahrzeuge über 3.500 kg, oder bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen im Bereich der Fahrzeuge unter 3.500 kg, wenn z.B.: nur eine ganz kurze Strecke bis zum Fahrziel winterliche Fahrbahnverhältnisse aufweist.

Grundsätzlich wird in jenen Fällen, wo die Übertretung mittels Organstrafverfügung geahndet wird, von der Setzung von Zwangsmaßnahmen Abstand zu nehmen sein.

4.3. Zwangsmaßnahmen:

Gemäß § 102 Abs. 12 lit. f KFG ist die Setzung von Zwangsmaßnahmen zulässig, wenn gegen die Winterreifenpflicht oder Schneekettenmitnahmepflicht (Schwerfahrzeuge) verstoßen wird, wenn bei Nichtverwendung von Winterreifen oder Schneeketten aufgrund der Fahrbahnverhältnisse oder der beabsichtigten Fahrtstrecke eine Gefährdung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist.

Diese bereits mit der 27. KFG-Novelle geschaffene Bestimmung gilt automatisch auch für Lenker von Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3.500 kg.

Die Setzung von Zwangsmaßnahmen ist gem. § 102 Abs. 12 lit. f Kraftfahrzeuggesetz (KFG) nur zulässig, wenn bei Nichtverwendung von Winterreifen oder Schneeketten aufgrund der Fahrbahnverhältnisse oder der beabsichtigten Fahrtstrecke eine Gefährdung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist.

Die Setzung von Zwangsmaßnahmen ist im Lichte des Regelungszweckes zu sehen, wonach im Winter liegen gebliebene oder hängen gebliebene Fahrzeuge häufig Unfall auslösende Faktoren sind bzw. zu unpassierbaren Straßen und zu Staus führen. Während die Nichtverwendung von Winterreifen oder Schneeketten in der Regel leicht festgestellt werden kann, sind die weiteren Voraussetzungen nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles in einer Prognoseentscheidung (Fahrbahnverhältnisse, beabsichtigte Fahrtstrecke, Gefährdung der Verkehrssicherheit) zu prüfen. Sofern alle Voraussetzungen vorliegen, können Zwangsmaßnahmen unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit gesetzt werden.

Dabei sollte aber insbesondere auch die Fahrtroute und die Entfernung zu einem Fahrziel, auf der bzw. an dem eventuell winterliche Verhältnisse herrschen, berücksichtigt werden. Liegen am Ort der Kontrolle solche Verhältnisse nicht vor, sondern weit davon entfernt auf der Fahrtroute oder am Zielort, so dürfte eine Zwangsmaßnahme nur schwer zu rechtfertigen sein, sofern der Lenker noch genügend Möglichkeiten hat, entsprechend zu disponieren (z.B.: an geeigneter Stelle zuwarten bis sich die Verhältnisse dort bessern, eine andere Route wählen, Fahrt beenden oder unterwegs Ketten besorgen, ...).

Eine Fahrbahn, die am Kontrollort oder in der Nähe davon eine ununterbrochene oder doch zumindest nicht nennenswert unterbrochene Schnee- oder Eisschicht aufweist, wird in der Regel die Annahme rechtfertigen, dass bei diesen Verhältnissen ohne Winterreifen bzw. Schneeketten eine Gefährdung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist.

4.4. Ersatzrad:

In den gesetzlichen Bestimmungen über die Winterreifenpflicht ist die Verwendung eines Ersatzrades nicht ausdrücklich geregelt. Nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation oder Technologie ist dieser Umstand bei Kontrollen aber sehr wohl zu berücksichtigen.

In diesen Fällen ist gestützt auf die Bestimmung des § 4 Abs. 5b KDV von Beanstandungen Abstand zu nehmen.

Gemäß § 4 Abs. 5b 2. Satz KDV gelten u.a. die Bestimmungen über die Mindestprofiltiefe für Winterreifen und über das Verbot der Mischbereifung nicht für ein Ersatzrad, wenn dieses nur für kurze Strecken, wie insbesondere für den Weg bis zur nächsten in Betracht kommenden Reparaturwerkstätte, verwendet wird. Durch die Neufassung des § 4 Abs. 4 KDV in der Fassung der 52. KDV-Novelle, BGBl. II Nr. 334/2006, geht der Verweis in § 4 Abs. 5b KDV auf § 4 Abs. 4 2. Satz derzeit zwar ins Leere, jedoch wird mit der nächsten KDV-Novelle die entsprechende redaktionelle Klarstellung erfolgen.

Für den Bundesminister:
Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:
Dr. Wilhelm Kast
Tel.: +43 (1) 71162 65 5317
Fax: +43 (1) 71162 65 5073
e-mail: wilhelm.kast@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

1. bei denen bauartbedingt eine Montage von Schneeketten nicht möglich ist,
2. die aufgrund ihrer Bauweise bestimmungsgemäß nur auf schneefreien Straßen eingesetzt werden,
3. der Klassen M2 und M3, die im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt werden.“

„(19) Die Änderungen durch das BGBl. I Nr. 6/1008 treten wie folgt in Kraft:

1. § 102 Abs. 8a und Abs. 9 jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 6/2008 mit 1. März 2008
 4. § 2 Abs. 1 Z 43 lt. b in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 6/2008 mit 1. Jänner 2010.“
-

Der Text des LKW-Fahrverbotes laut IG-Luft:

„§ 4 Maßnahmen für den Verkehr

- (1) Im Sanierungsgebiet gilt ein Fahrverbot für Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die vor dem 1. Jänner 1992 erstmals zugelassen worden sind.
- (2) Ausgenommen von dem Verbot nach Absatz 1 sind
 1. Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, für die gemäß § 14 Absatz 2 Immissionsschutzgesetz – Luft, IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997, in der Fassung des Gesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, die Beschränkungen gemäß § 14 Absatz 1 Z 1 Immissionsschutzgesetz – Luft, IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997, in der Fassung des Gesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, nicht anzuwenden sind,
 2. Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit Erstzulassung vor dem 1. Jänner 1992, die über einen Nachweis verfügen, dass sie mindestens die Abgasgrenzwerte der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen, Abl. Nr. L 036 vom 09.02.1988 S. 33 in der Fassung der Richtlinie 91/542/EWG, 1. Stufe (EURO 1) und der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung, Abl. Nr. L 076 vom 06.04.1970 S. 1 in der Fassung der Richtlinie 91/441/EWG, einhalten,
 3. historische Fahrzeuge, die älter als 25 Jahre sind, **)
 4. Fahrzeuge des Bundesheeres.“

LKW-Fahrverbote - Allgemeine Erläuterung (<http://portal.wko.at>)

Das Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L) sieht vor, dass bei Überschreitungen von Grenzwerten von bestimmten Luftschadstoffwerten (Überschreitung der Anzahl der Tage mit erhöhter Feinstaubbelastung) die Landeshauptleute Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität setzen müssen. Diese Überschreitungen hat es in den vergangenen Jahren gegeben, daher wurden in vielen Bundesländern Maßnahmenkataloge erlassen, die zur Verbesserung der Umwelt beitragen sollen.

Die drei Landeshauptleute von Wien, NÖ und dem Burgenland haben solche Maßnahmenkataloge erlassen. Auch in weiteren Bundesländern gibt es Maßnahmenkataloge, auf die aber hier noch nicht eingegangen wird. In den so genannten Maßnahmenkatalogen der einzelnen Länder sind Gebiete definiert, die saniert werden müssen. Neben den Maßnahmen für Anlagen (Partikelfilter) enthalten alle Maßnahmenkataloge auch Verkehrsmaßnahmen. Diese Verkehrsmaßnahmen gelten ab 1.7.2008 und sind von den aktuellen Schadstoffwerten unabhängig!

So gilt in allen drei Bundesländern ein **Fahrverbot für LKW und Sattelzugfahrzeuge, die vor dem 1.1.1992** erstmals zum Verkehr **zugelassen** wurden.

Das Fahrverbot enthält keine Einschränkung bezüglich der Gewichtsklasse der LKW. Daher werden auch Fahrten mit alten Klein- und Kleinst-LKW verboten sein - zB. Fiskal-LKW, Kleintransporter, Business-Vans oder Geländewagen, die als LKW zugelassen sind.

Ausnahmen

Für all diese Fahrverbote gelten jedoch fixe Ausnahmen des § 14 IG-L

- für gewerbliche Fahrten, die
- zum Zweck einer Ladetätigkeit durchgeführt werden und
- im Sanierungsgebiet, aus dem Sanierungsgebiet hinaus und in das Sanierungsgebiet hinein.
- Für Fahrschulfahrzeuge (diese sind mit einer IG-L-Tafel zu kennzeichnen)

Da die Fahrverbote für LKW und Sattelzugfahrzeuge gelten, sind Sonderkraftfahrzeuge, selbst fahrende Arbeitsmaschinen und ähnliche Fahrzeuge (z.B.: Wohnmobile) nicht vom Fahrverbot betroffen. Nur jene Kraftfahrzeuge, die im Zulassungsschein die Eintragung Lastkraftwagen oder Sattelzugfahrzeug aufweisen, sind vom Fahrverbot betroffen!

Welche Fahrten sind vom LKW-Fahrverbot betroffen?

Betroffen sind Fahrten mit LKW Bj. 1991 und älter (egal ob mit Diesel- oder Benzinmotor)

- zu privaten Zwecken (diese sind generell verboten, auch wenn der LKW/das Sattelzugfahrzeug auf eine Firma angemeldet ist)
- gewerbliche Fahrten ohne Ladetätigkeit (zB. in die Werkstatt, zur Tankstelle)
- gewerbliche Fahrten durch das betroffene Sanierungsgebiet = „Transitfahrten“ (wenn in diesem Gebiet allerdings ein Zwischenstopp eingelegt wird, dann liegen erlaubte Einzelfahrten vor)

Da es in Ostösterreich drei aneinander angrenzende Sanierungsgebiete gibt, dürfen bei gewerblichen Fahrten mit Ladetätigkeiten Sanierungsgebiete nicht durchfahren werden. Da mehrere Sanierungsgebiete aneinander anstoßen, kann das zu Problemen führen. Eine Karte der Sanierungsgebiete, in denen die LKW Fahrverbote gelten, finden sie hier (Homepage <http://portal.wko.at>).

In ganz Österreich werden ca. 30.000 LKW betroffen sein. Allein in Wien rechnen wir mit 4.500 betroffenen LKW, in NÖ mit ca. 9.000 LKW und im Burgenland mit ca. 2.000 LKW.

Kontrolle

Die Überprüfung des LKW-Fahrverbots dürfte für die Polizei schwierig werden. Nur wenn die Polizei mittels einer Tachoscheibe bzw. einem Ausdruck aus den Kontrollgerät feststellen kann, dass ein alter LKW bereits länger ununterbrochen unterwegs ist, als es zum durchqueren zB. von Wien, NÖ oder dem Burgenland nötig ist, kann auf ein Durchqueren eines Sanierungsgebietes geschlossen werden und eine Strafe verhängt werden.

Wenn ein LKW Begleitpapiere mitführt, die einzelne Transporte immer nur von einem in ein anderes Sanierungsgebiet belegen, ist ohne zusätzliche Beweise ein Nachweis einer illegalen Transifahrt schwer möglich.

Ausnahmegenehmigungen

Wenn ein LKW einen Partikelfilter eingebaut hat, wenn ein Tauschmotor (zB. Euro 1 oder 2) eingebaut wurde oder es sich um einen LKW mit Benzinmotor handelt, stellt sich die Frage, ob es die Möglichkeit eines Ausnahmebescheides gibt.

Dabei ist zu beachten, dass mit den Maßnahmenkatalogen nicht nur die Reduzierung der Russpartikel bei Dieselmotoren, sondern auch des NOx-Ausstosses erreicht werden soll.

Daher ist es im Einzelfall eine Landesbehörde, die über Ausnahmen vom LKW-Fahrverbot gem. § 14 Abs. 2 Zif. 8 und § 17 Abs. 3 IG-L entscheiden muss. Eine solche Ausnahme kann auch für mehrere Sanierungsgebiete (Bundesländer) erteilt werden. Sie gilt maximal für 1 Jahr.

Fahrzeuge, die eine Ausnahmegenehmigung besitzen, müssen mit einer IG-L-Tafel gekennzeichnet werden. Die gesetzliche Grundlage dafür finden sie hier (Homepage <http://portal.wko.at>).

Im Burgenland und NÖ sind LKW, die einen neueren Motor (mindestens Euro 1) eingebaut haben, vom LKW Fahrverbot automatisch ausgenommen. Sie brauchen keine Ausnahmegenehmigung, müssen aber einen Nachweis für den schadstoffärmeren Motor mitführen.

In Wien ist die MA 46, Tel 01/955 59. für solche Ausnahmen zuständig.

Die Bundesländer im Einzelnen

WIEN

Das LKW-Fahrverbot trat am 1.7.2008 in Kraft und wurde im Maßnahmenkatalog (§ 4) kundgemacht. Wenn man betroffene LKW mit Filter nachrüstet oder einen moderneren Motor einbaut, ist man trotzdem vom Fahrverbot betroffen, da der Wiener Maßnahmenkatalog nur auf das Datum der Erstzulassung abstellt. **Historische LKW (Bj. 1955 und älter bzw. unter bestimmten Voraussetzungen älter als 25 Jahre) sind vom Fahrverbot ausgenommen ****. Betroffen ist das ganze Gebiet der Stadt Wien (inkl. Autobahnen).

NIEDERÖSTERREICH

Das LKW-Fahrverbot ist am 1.7.2008 in Kraft getreten. Der seit 2006 bestehende Maßnahmenkatalog ist um einen Verkehrsteil (§ 6) ergänzt worden. **Es gibt auch eine Ausnahme für historische Fahrzeuge, die älter als 25 Jahre sind ****. Eine weitere Ausnahme betrifft die Verwendung von Fahrzeugen im öffentlichen Interesse wie z.B.: "im Rahmen der Katastrophenhilfe sowie zur Aufrechterhaltung der notwendigen Infrastruktureinrichtungen". Die betroffenen Gebiete (Weinviertel, kleine Teile des Waldviertels, große Teile des Industrieviertels) in NÖ finden sie hier (Homepage <http://portal.wko.at>). Die Gebiete der Städte Amstetten und St. Pölten sind vom LKW-Fahrverbot allerdings nicht betroffen.

BURGENLAND

Das LKW-Fahrverbot trat am 1.7.2008 in Kraft und wurde im Maßnahmenkatalog (§ 4) kundgemacht. Wenn der LKW einen Motor eingebaut hat, der mindestens die Abgaswerte Euro 1 einhält, ist er vom Fahrverbot nicht betroffen. **Auch historische**

Fahrzeuge, die älter als 25 Jahre sind, dürfen weiterhin fahren **). Im Burgenland ist das gesamte Landesgebiet (inkl. Autobahnen) betroffen.

Eine Erläuterung des Amtes der Burgenländischen Landesregierung zum burgenländischen LKW-Fahrverbot finden sie hier (Homepage <http://portal.wko.at>).

****) Anmerkung der Redaktion:** Laut Erlass des BMVIT – normativer Teil des Protokolls der Sitzung Beirat für historische Fahrzeuge vom 1.12.2004 - wird das Alter für die Erhaltungswürdigkeit eines Fahrzeuges schrittweise auf 30 Jahre angehoben.

Diese Änderung ist in der 29. KFG-Novelle vom 4. Jänner 2008 festgeschrieben und tritt mit 1. Jänner 2010 in Kraft.



T - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Schrift: Postfach 201, 1000 Wien
Schrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
1000175

email: st4@bmvit.gv.at

*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Straße und Luft

GZ. BMVIT-179.340/0008-II/ST4/2008

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte e-mail-Adresse richten.

Wien, am 28.10.2009

Betreff: Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge

In der Anlage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Protokoll der Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge vom 14. Juni 2006 und 29. November 2009.

Die Ausführungen in diesem Protokoll basieren auf den Ergebnissen dieser Sitzung und finden entsprechende Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Beilagen

Mit freundlichen Grüßen

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

Dipl.-Ing. Dieter Karl

Tel.: +43 (1) 71162 65 5716

Fax: +43 (1) 71162 65 5073

e-mail: dieter.karl@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

Protokoll zur Sitzung des Beirates für Historische Fahrzeuge

am: 21. November 2008 in: St.Pölten

1.) Entwicklung bezüglich Ausnahmen in den Verordnungen zum IG-Luft:

Fahrzeugkennzeichnung:

Es wird ein eigener Aufkleber zur Kennzeichnung historischer Fahrzeuge im Rahmen einer europaweit einheitlichen Lösung gewünscht.

Der Vorschlag, die grüne Begutachtungsplakette zukünftig ausschließlich für historische Fahrzeuge zu vergeben, kann aufgrund der Tatsache, dass zukünftig nur noch eine Pickerfarbe erzeugt und verwendet werden soll, nicht aufgegriffen werden. Auch gebe es Probleme in der Umstellungsphase historische Fahrzeuge zu filtern, da derzeit alle Fahrzeuge, die über keinen geregelten Katalysator verfügen, mit einem grünen Pickerl versehen werden.

Im KFG 1967 besteht keine generelle Möglichkeit historische Fahrzeuge besonders zu kennzeichnen. Umso mehr ist zukünftig darauf zu achten, dass die entsprechend korrekte Eintragung in der Zulassungsbescheinigung erfolgt. Im Feld J der Zulassungsbescheinigung („Fahrzeugart/Klasse“) ist die Eintragung historisch anzubringen.

Im Zuge der Kennzeichnung der Fahrzeuge nach Abgasklassen ist im Entwurf für die Novelle der Durchführungsverordnung zum IG-Luft ein eigener Aufkleber für historische Fahrzeuge vorgesehen. Dieser Aufkleber wird gemäß der Eintragung in der Zulassungsbescheinigung ausgegeben.

Angeregt wird seitens des Beirates eine bundesweit einheitliche Regelung. Dies ist nur durch eine Umsetzung im IG-Luft bzw. der Durchführungsverordnung zum IG-Luft, nicht jedoch in den Verordnungen der Länder zum IG-Luft erstrebenswert.

2.) Reduzierte Kfz-Steuer für historische Fahrzeuge:

Bezüglich einer reduzierten Kfz-Steuer für historische Fahrzeuge wird seitens des österreichischen Motor-Veteranen-Verbandes (ÖMVV) ein Antrag beim Bundesministerium für Finanzen unter Einbeziehung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie gestellt. Dieser beinhaltet eine Anpassung des Steuerausmaßes an die eingeschränkte Nutzungsdauer von 120/60 Tagen pro Jahr. Eine Reduktion um 50% wird angestrebt.

3.) Fahrtenbuch:

Im Rahmen der 3. Novelle zur Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung wird es zukünftig notwendig sein bei der Überprüfung von historischen Fahrzeugen nach § 57a KFG 1967 das dem Fahrzeug zugehörige Fahrtenbuch vorzulegen.

Aus diesem Grund bestehen Bestrebungen eine eindeutige Regelung bzgl. der Ausgabe und der Führung von Fahrtenbüchern zu schaffen. Mitglieder der Verbände werden unter Einbeziehung der WKO Maßstäbe für eine diesbezügliche Regelung erarbeiten. Das grundsätzliche Ziel liegt in der Definition von Mindeststandards.

4.) Importeinschränkung für Euro 0 Fahrzeuge:

Gemäß des Urteils des Europäischen Gerichtshofes in der Causa „Fahrzeugimport von Youngtimern“ ohne geregelten 3-Wege-Katalysator sind seit 12.12.2008 auch Fahrzeuge der Klasse M1 die der Abgasregelung Euro 0 bzw. den zum Erstzulassungsdatum geltenden Lärmgrenzwerten entsprechen ohne nachträglichem Umrüstaufwand in Österreich genehmigungsfähig, sofern diese bereits in einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union zugelassen waren.

5.) Allfälliges:

Genehmigungsfähigkeit als historisches Fahrzeug betreffend Umbauten:

Ist ein zeitgenössischer Umbau am Fahrzeug bis 1980 bzw. vor den geforderten 30 Jahren erfolgt, so liegt diesbezüglich keine Einschränkung der Genehmigungsfähigkeit als historisches Fahrzeug vor, ungeachtet der Originalität der verwendeten Teile.

Ist dies nicht der Fall, so ist eine Genehmigung als historisch ausgeschlossen. Bei Umbauten die nicht die Altersgrenze von 30 Jahren erfüllen sind die Vorgaben des Änderungserlasses anzuwenden. Es besteht jedoch die Möglichkeit der Genehmigung nach § 34 KFG 1967 sofern bereits eine Zulassung in einem Mitgliedsstaat der europäischen Union erfolgt ist.

Abgasmessung von Fahrzeugen mit Dieselmotoren:

Mit der 3. Novelle zur Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung ist die Abgasuntersuchung nach Bacharach gefallen. Es stellt sich die Frage, ob zukünftig historische Fahrzeuge bei der Überprüfung gemäß § 57a KFG 1967 einer Trübungsmessung zu unterziehen sind?

Für Dieselmotoren die vor 1980 produziert wurden gab es keine verbindlich vorgeschriebenen Abgasmessverfahren. Es sind deshalb für diese Motoren auch keine Vergleichs- bzw. Grenzwerte für die Absorptionskoeffizientenmessung verfügbar. Unter dieser Voraussetzung erscheint es nicht sinnvoll zu sein, diese Motoren einer Abgasmessung entsprechend der Richtlinie 72/306/EG zu unterziehen. Seitens des Beirates für historische Fahrzeuge wird deshalb die Empfehlung abgegeben bei einer anfälligen Novellierung der PBStV für Fahrzeuge mit Dieselmotor und einer Erstzulassung vor dem 1.1.1980 nur noch eine Sichtprüfung vorzusehen.

Bereifung von historischen Fahrzeugen :

Verschiedene Reifendimensionen die in der Vergangenheit für historische Fahrzeuge vorgesehen waren sind am Markt nicht mehr verfügbar bzw. wurden diese durch Ersatzgrößen abgelöst. Dies betrifft insbesondere das Segment der Diagonalreifen. Um den Besitzern betroffener Fahrzeuge Hilfestellungen zu bieten bzw. den Genehmigungsaufwand bei Abänderung der Reifendimension zu reduzieren, wurde angedacht eine Kompatibilitätsliste zu erstellen. Die Mitglieder des Beirates sind deshalb eingeladen Vorschläge für Reifenumrüstungen die unter Beibehaltung der Serienräder technisch möglich und historisch vertretbar sind bis zur nächsten Sitzung an DI Hönig, Amt der NÖ-Landesregierung, zu übermitteln um einen Entwurf erstellen zu können.



BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175 email:
st4@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-179.340/0006-II/ST4/2009

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der
Geschäftszahl (wenn möglich) an die oben angeführte e-
mail-Adresse richten.

Firma Eurotax
z.H. Frau Christine Kreyczy
Inkustraße 16 3403
Klosterneuburg



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Straße und Luft

Wien, am 16.11.2010

Betreff: Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge

In der Anlage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Protokoll der Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge vom 24. November 2009. Die Ausführungen in diesem Protokoll basieren auf den Ergebnissen dieser Sitzung und finden entsprechende Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Bundesminister: Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

Dr. Wilhelm Kast
Helmut Reitbauer Tel.: +43 (1) 71162 65 5517 Fax: +43 (1) 71162 65 5073
e-mail: helmut.reitbauer@bmvit.gv.at

Beilagen

info@bmvit.gv.at
www.bmvit.gv.at

Dynamik mit Verantwortung

P r o t o k o l l z u r S i t z u n g d e s B e i r a t e s f ü r H i s t o r i s c h e F a h r z e u g e

am: 24. November 2009 in: St.Pölten

1.) Entwicklung bezüglich Ausnahmen in den Verordnungen zum IG-Luft:

Das IG-Luft befindet sich derzeit im Begutachtungsverfahren. Bereits davor konnte das BMVIT eine Vorabstellungnahme abgeben. Zukünftig werden Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrverbote möglich sein. Unterschieden wird zwischen Sanierungsgebieten mit zeitlich beschränkten Einschränkungen und Umweltzonen, in denen die oben genannten Maßnahmen dauerhaft gelten werden. Derzeit sind keine Ausnahmen für historische Fahrzeuge im Bundesgesetz geplant. Ausnahmen für diese Fahrzeuge können aber in den Verordnungen der Länder vorgesehen werden. Wichtig ist, dass die Länder diese Ausnahmen bereits bei der Entstehung der Verordnung vorsehen, da ein nachträgliches Ergänzen erfahrungsgemäß schwierig ist. Derzeit gibt es Probleme, da nicht eindeutig zwischen historischen Fahrzeugen und alten Fahrzeugen unterschieden wird. Das Fahrtenbuch wird deshalb in Zukunft immer wichtiger werden. Bereits jetzt muss es bei der wiederkehrenden Begutachtung vorgelegt werden.

Laut Information des Lebensministeriums sind gerade die Verordnungen zur Definition der Aufkleber in Arbeit. Es soll eine eigene H-Kennzeichnung für historische Fahrzeuge vorgesehen werden.

D, DK, NL, haben bereits bundesweite Lösungen, wie sie auch in Österreich dringend notwendig wäre. Vorleistungen, wie Fahrteinschränkungen und die Anhebung des Anerkennungsalters von 25 auf 30 Jahre wurden bereits umgesetzt.

ÖMVV, ÖMFC, WK, ÖAMTC, ARBÖ, AMV und ÖGHK werden in den Stellungnahmen zum Entwurf vehement auf die Notwendigkeit einer bundesweiten Ausnahme für historische Fahrzeuge hinweisen.

Der Beirat beschließt einstimmig eine entsprechende Empfehlung einer Ausnahme historischer Kraftfahrzeuge für das IG-Luft.

Eine über das bisherige Maß hinausgehende Fahrbeschränkung wird seitens der Beiratsmitglieder abgelehnt. Besondere Probleme haben bereits die Halter historischer Nutzfahrzeuge bzgl. bestehender Verordnungen zum IG-Luft. Durch die teilweise geringen Bauartgeschwindigkeiten können diese Fahrzeuge keine Autobahnen benützen. Durchfahrtsverbote am begleitenden Bundesstraßennetz versperren ihnen auch diese Möglichkeit.

2.) Importeinschränkungen für Euro 0 Fahrzeuge

Bezüglich der Neuregelung für den Import von Euro 0 Fahrzeugen ist eine deutliche Abgrenzung von Alltagsfahrzeugen notwendig. Hierbei stellt sich die Frage bei der Genehmigung was noch historisch ist und was nicht.

Diesbezüglich gibt es eine Neufassung des technischen Codes der FIVA zur Einstufung historischer Fahrzeuge. Sobald diese übersetzt ist, soll eine Expertenrunde für historische Kraftfahrzeuge dies bei einer Genehmigungs koordinierungssitzung präsentieren und eine entsprechende Überarbeitung der österreichischen Vorschriften für die Genehmigung historischer Kraftfahrzeuge vornehmen.

Auszug aus dem Genehmigungs koordinierungssitzungsprotokoll BMVIT-179.415/0006-II/ST4/2010:

Besprechung mit Vertretern für Historische Fahrzeuge:

Bei der Besprechung waren zusätzlich anwesend: Dr. Kallinger (ÖMVV), Hr. Clostermeyer (ÖGHK), Hr. Pessl (AMV) und KR. Steinbacher (WKO).

Ein Muster eines Gutachtens für historische Fahrzeuge wird präsentiert. Seitens der Ländervertreter gibt es einige Anmerkungen. So soll bei der Angabe der Leistung zusätzlich angegeben werden, welches Messverfahren dahinter steckt. Ebenso ergänzt werden soll der Anbringungsort der Fahrgestellnummer und ob die Ausführung der Fahrgestellnummer mit der vom Hersteller geübten Praxis übereinstimmt (d.h. diese auch authentisch ist). So haben z.B.: Fahrzeuge aus UK oder den USA teilweise keine eingeschlagene Fahrgestellnummern sondern diese nur auf einer Plakette.

Ausrüstungsgegenstände, die zwar zeitgemäß, aber damals nicht legalisierbar waren, sollen im Gutachten klar herausgestellt werden, und sind auch zum heutigen Zeitpunkt, selbst wenn der Umbau historisch korrekt ist, nicht zu genehmigen.

Umweltrelevante Verbesserungen (z.B. Einbau eines Katalysators) ändern nichts am Status des historischen Fahrzeuges, da sich dadurch das äußere Erscheinungsbild nicht ändert.

Der Einbau eines z.B. neuen Motors als Änderung an einer der wesentlichen Baugruppen hebt den Status des historischen Fahrzeuges jedoch auf, sofern der Umbau nicht „zeitgemäß“ ist.

Ein Gutachten eines externen Sachverständigen soll auch künftig nicht standardmäßig verlangt werden.

Seitens der WKO soll eine neue Liste für Sachverständige für historische Fahrzeuge erstellt werden. Es gibt eine Gruppe 17.47 für hist. Sachverständige in der Liste der gerichtlich beeideten Sachverständigen.

Im Anschluss werden die FIVA Bestimmungen und die entsprechenden Einstufungen näher erläutert. Man unterscheidet Kategorien Typ A bis Typ E, wobei nur die Typen A, B und C i.S. von §2 KFG als historisch angesehen werden können und die Erhaltungsgruppen 1 bis 4 (original bis wiederaufgebaut). Die Einteilung nach Epochen geht von Klasse A bis Klasse G.

Eine Fiva ID Card kann als Entscheidungshilfe dienen. Diese laufen jedoch nach 10 Jahren aus und erlöschen auch bei Besitzwechsel. Der Besitz einer FIVA Card bedingt aber noch nicht automatisch, dass das Fahrzeug bereits genehmigt ist bzw. als historisch i.S. des KFG 1967 genehmigt werden kann.

Die Liste der gerichtlich beeideten Sachverständigen wurde um einen neuen Bereich der 17.47 Gutachter für historische Kraftfahrzeuge erweitert. Zurzeit sind in dieser Liste nur 9 SV enthalten, jedoch ist mit einem weiteren Ausbau zu rechnen. Ziel ist es, die bestehende Sachverständigenliste in der Approbierten Liste der Historischen Fahrzeuge durch gerichtliche Sachverständige zu ersetzen. Dies soll im Ablauf der nächsten 3 Jahre geschehen.

3.) Kompatibilitätsliste bzgl. Reifendimensionen:

Es liegen zwei ausgearbeitete Listen bzgl. Kompatibilität von Reifendimensionen vor.

Mit Hilfe dieser soll im Rahmen der Genehmigungskordinierungssitzung ein Erlasszusatz zur Änderungsliste entstehen.

4.) Allfälliges:

Ein neues Dokument der Europäischen Kommission könnte zu Problemen bei der Zollbemessung von historischen Fahrzeugen führen, da dieses davon ausgeht, dass nur solche historischen Fahrzeuge zollbefreit sind, die einen Meilenstein in der technischen Entwicklung der Menschheit darstellen.

Dieses Thema ist Bestandteil der nächsten Sitzung des historischen Beirats.

Beilage: FIVA Technischer Code 2010

FIVA TECHNICAL CODE
FIVA TECHNISCHES REGLEMENT

INHALT

0. EINLEITUNG
1. DEFINITION
2. BEGRIFFE
3. ALLGEMEINE REGELN

4. TECHNISCHE EINTEILUNG DER FAHRZEUGE
5. EINTEILUNG DER FAHRZEUGE NACH BAUALTER
6. BESTIMMUNG DES BAUJAHRES UND DER EINTEILUNG
7. FIVA IDENTITY CARD (FIVA IDENTITÄTSAUSWEIS)
8. SONSTIGES

Anhang A ANTRAGSFORMULAR für die FIVA ID CARD

Anhang B FIVA IDENTITY CARD

Anmerkung:

Bitte achten Sie darauf, dass Sie stets die aktuelle Fassung des FIVA TECHNISCHEN REGLEMENTS verwenden.

0. EINLEITUNG

Das FIVA TECHNISCHES REGLEMENT definiert, was ein HISTORISCHES FAHRZEUG im Sinn der FIVA ist, setzt Regeln zur Einteilung der HISTORISCHEN FAHRZEUGE in verschiedene Gruppen fest und beschreibt die Anforderungen, unter welchen die FIVA eine FIVA ID CARD ausstellt.

Die FIVA ID CARD (FIVA IDENTITÄTSAUSWEIS)

enthält alle Informationen über das Fahrzeug, welche vom Eigentümer angegeben und durch die FIVA als unabhängige Stelle geprüft wurden - damit beschreibt sie das Fahrzeug und seinen Erhaltungszustand zum Zeitpunkt der Überprüfung und gibt Auskunft über die bekannte Geschichte des Fahrzeuges und mögliche Änderungen.
Hält diese Informationen in einer Datenbank fest - deshalb dokumentiert und sichert sie die technische und bekannte Geschichte von überlebenden Fahrzeugen zum Nutzen des motorisierten Kulturerbes der Welt.
Wird benötigt für FIVA Veranstaltungen und darf vom Eigentümer nur für eigene Zwecke verwendet werden.

Es ist das übergeordnete Ziel, alle die Straßenfahrzeuge zu bewahren und in einem verkehrstüchtigen Zustand zu erhalten, welche unter die DEFINITION DER FIVA für HISTORISCHE FAHRZEUGE fallen.

1. DEFINITION

Die FIVA definiert ein HISTORISCHES FAHRZEUG als ein mechanisch angetriebenes Straßenfahrzeug

**welches mindestens 30 Jahre alt ist;
welches in historisch korrektem Zustand erhalten und gewartet wird; welches nicht für den alltäglichen Gebrauch verwendet wird; und welches daher ein Teil unseres technischen und kulturellen Erbes ist.**

2. BEGRIFFE

HISTORISCHES FAHRZEUG: Ein Fahrzeug, welches die Bedingungen entsprechend der FIVA -Definition erfüllt.

EPOCHE: Der Zeitabschnitt, in dem das HISTORISCHE FAHRZEUG in normalem Gebrauch war. Das kann für gewisse HISTORISCHE FAHRZEUGE in verschiedenen Ländern variieren.

SPEZIFIKATIONEN DER EPOCHE (ZEITGENÖSSISCHE SPEZIFIKATIONEN): Die normalen technischen Spezifikationen des HERSTELLERS eines Fahrzeuges bis zum Erscheinen eines neuen Modells.

HERSTELLER: Eine Person oder ein Unternehmen, die bzw. das ein Fahrzeug entwickelt, herstellt, zusammenfügt und vermarktet und dazu berechtigt ist.

NACHBAUER: Eine Person oder ein Unternehmen (aber nicht der HERSTELLER) die ein Fahrzeug zusammenbauen, welches eine Kopie eines HISTORISCHEN FAHRZEUGES außerhalb der EPOCHE ist.

3. ALLGEMEINE REGELN

3.1 Das HISTORISCHE FAHRZEUG soll in korrekter, umweltfreundlicher Weise gepflegt und benützt und so erhalten werden wie es seiner EPOCHE entspricht.

3.2. Außerhalb der EPOCHE ausgeführte Umbauten und Änderungen sollen vermieden werden und prinzipiell auf behördlich angeordnete Modifikationen beschränkt sein oder auf solche, die bei Behinderung oder Gebrechen des Besitzers/Fahrers den sicheren Gebrauch des Fahrzeuges auf der Strasse gewährleisten. Sie sollen dem Zeitgeist der EPOCHE entsprechen und in einer solchen Art gemacht werden, dass das Fahrzeug wieder zurück in den historisch korrekten Zustand gebracht werden kann.

3.2 Umbauten und Änderungen sind so zu dokumentieren, dass man auch zukünftig erkennen kann, worin das HISTORISCHE FAHRZEUG vom ursprünglichen Zustand abweicht. Diese Angaben müssen auf Seite 4 des FIVA-IDENTITÄTSAUSWEISES (FIVA ID CARD) ausgewiesen werden.

4. TECHNISCHE EINTEILUNG DER FAHRZEUGE

4.1 FAHRZEUGKATEGORIEN

Type A - STANDARD

Ein HISTORISCHES FAHRZEUG mit den ZEITGENÖSSISCHEN SPEZIFIKATIONEN, wie es vom HERSTELLER ausgeliefert wurde. Kleinere kosmetische Veränderungen aus der EPOCHE und typisches Zubehör, wie es innerhalb der EPOCHE erhältlich war, können akzeptiert werden.

Type B - UMGEBAUT IN DER EPOCHE

Ein HISTORISCHES FAHRZEUG, welches in der EPOCHE für einen besonderen Verwendungszweck speziell angefertigt oder verändert wurde, typisch in seiner Art und dadurch von eigenem historischem Interesse.

Type C - NACHBAUTEN UND REPLIKATE

Ein NACHBAU ist die Kopie eines HISTORISCHEN FAHRZEUGES, mit der ein spezifisches Modell dargestellt wird, gebaut außerhalb der EPOCHE von einem NACHBAUER, mit oder ohne Teile, die den ZEITGENÖSSISCHEN SPEZIFIKATIONEN entsprechen. Solch ein HISTORISCHES FAHRZEUG muss klar beschrieben sein, um anzuzeigen, dass es ein NACHBAU ist. Das HISTORISCHE FAHRZEUG bekommt einen Namen, zusammengesetzt aus dem Namen des NACHBAUERS und des HERSTELLERS und des Modells, von dem das Fahrzeug ein NACHBAU ist (Beispiel: Smith Bugatti Type 35).

Ein REPLIKAT muss den obigen Bedingungen entsprechen, wurde aber vom HERSTELLER des originalen Fahrzeuges gebaut.

Beide, NACHBAUTEN und REPLIKATE von historischen Fahrzeugen werden gemäß dem Datum ihrer Fertigstellung datiert.

Type D - UMGEBAUT AUSSERHALB DER EPOCHE

Außerhalb der EPOCHE ausgeführte Umbauten und Änderungen an einem HISTORISCHEN FAHRZEUG mit nachgewiesener Identität in einer Art, wie sie typisch in der EPOCHE waren und mit Teilen entsprechend ZEITGENÖSSISCHEN SPEZIFIKATIONEN.

Type E - AUSNAHME

Außerhalb der EPOCHE ausgeführte Änderungen an einem HISTORISCHEN FAHRZEUG mit nachgewiesener Identität, die mit Teilen oder Technologien, die nicht in der EPOCHE erhältlich waren, durchgeführt wurden. Solch ein Fahrzeug muss immer den originalen Rahmen / Chassis oder Plattform und eine Karosserie entsprechend den SPEZIFIKATIONEN DER EPOCHE für das Modell haben. Nicht mehr als zwei der folgenden Haupt-Komponenten dürfen von der originalen Spezifikation abweichen:

- Motor
- Getriebe
- Räder
- Vorderradaufhängung / Lenksystem
- Hinterradaufhängung

Solche Modifikationen können in jüngerer Zeit erfolgt sein und haben keinen Einfluss auf die Datierung des Fahrzeuges.

4.2 FAHRZEUG ERHALTUNGS-GRUPPEN

Gruppe 1 - ORIGINAL

Ein HISTORISCHES FAHRZEUG, wie ursprünglich hergestellt, unverändert und nur mit geringen Gebrauchsspuren.

Gruppe 2 - AUTHENTISCH

Ein HISTORISCHES FAHRZEUG welches benutzt aber niemals restauriert wurde, den originalen Spezifikationen entsprechend, mit bekannter Geschichte und in originalem, möglicherweise abgenutztem Zustand. Teile, die normalerweise dem Verschleiß unterliegen, dürfen durch Teile gemäß den SPEZIFIKATIONEN DER EPOCHE ersetzt werden. Reparaturen von Lackierung, Metall-Beschichtung und Polsterung sind zulässig.

Gruppe 3 - RESTAURIERT

Ein HISTORISCHES FAHRZEUG mit bekannter Identität, das vollständig oder teilweise zerlegt, überholt und anschließend wieder zusammengebaut wurde. Nur unerhebliche Abweichungen der Spezifikationen des HERSTELLERS; falls Teile oder Materialien nicht mehr beschaffbar sind, sind annehmbar. Originale HERSTELLER-Teile sollen; soweit verfügbar; verwendet werden, können aber durch Teile gleicher Ausführung ersetzt werden. Innenausstattung, Außenausstattung und Oberflächen sollen so nah wie möglich den SPEZIFIKATIONEN DER EPOCHE entsprechen.

Gruppe 4 - WIEDERAUFGEBAUT

Teile von einem oder mehreren Fahrzeugen desselben Modells oder Typs, zusammengebaut zu einem HISTORISCHEN FAHRZEUG so nah wie möglich entsprechend der HERSTELLER Original-Spezifikation. Originale HERSTELLER- Teile müssen, soweit verfügbar, verwendet werden, können aber durch Teile gleicher Ausführung ersetzt werden. Innenausstattung, Außenausstattung und Oberflächen sollen so nah wie möglich den SPEZIFIKATIONEN DER EPOCHE entsprechen.

5. EINTEILUNG DER FAHRZEUGE NACH EPOCHEN

Für FIVA Veranstaltungen fallen Fahrzeuge traditionellerweise in folgende Klassen:

Klasse A (Ancestor)	Fahrzeuge gebaut bis 31. Dezember 1904
Klasse B (Veteran)	Fahrzeuge gebaut von 1. Jan 1905 bis 31. Dez 1918
Klasse C (Vintage)	Fahrzeuge gebaut von 1. Jan 1919 bis 31. Dez 1930
Klasse D (Post Vintage)	Fahrzeuge gebaut von 1. Jan 1931 bis 31. Dez 1945
Klasse E (Post War)	Fahrzeuge gebaut von 1. Jan 1946 bis 31. Dez 1960
Klasse F	Fahrzeuge gebaut von 1. Jan 1961 bis 31. Dez 1970
Klasse G	Fahrzeuge gebaut von 1. Jan 1971 bis zum FIVA Alterslimit wie in Punkt 1. definiert.

6. BESTIMMUNG DES BAUJAHRES UND DER EINTEILUNG

6.1 Angaben zur Bestimmung des Produktionsdatums und der Einteilung eines Fahrzeuges oder von Teilen davon müssen jede relevante Information oder Dokumentation enthalten. Chassis-/Rahmen-/Serie- und Motor-Nummern sind notwendig. Bei Fahrzeugen, welche original nur mit der Motor-Nummer identifiziert wurden, wird diese Nummer als Serien-Nummer des Fahrzeuges betrachtet.

6.2 Die Verantwortung zur Bereitstellung der notwendigen Dokumente verbleibt immer beim Eigentümer des Fahrzeuges.

6.3 Die FIVA ID CARD ausstellende ANF (Autorité nationale FIVA / FIVA national governing body / Nationale Vertretung der FIVA) ist verantwortlich für die Festlegung vom Produktionsdatum und die Einteilung des Fahrzeuges.

6.4 Ein HISTORISCHES FAHRZEUG, das von einer ANF klassifiziert wurde, wird normalerweise auch von anderen FIVA Mitgliedern anerkannt. Wenn eine ausstellende ANF Zweifel über Details eines Fahrzeuges hat, sollen weitere Informationen von anderen ANF's gesucht werden. In solchen Fällen sind die relevanten Dokumentationen der anfordernden ANF oder der Technical Commission der FIVA zur Verfügung zu stellen.

6.5 Im Fall einer ungelösten Meinungsverschiedenheit bezüglich Datierung oder Einteilung zwischen einem Besitzer und seiner ANF, oder zwischen ANF's, muss der Fall an die FIVA Technical Commission zur Entscheidung gegen Bezahlung einer entsprechenden Gebühr herangetragen werden. Der Entscheid der FIVA Technical Commission ist endgültig.

7. FIVA IDENTITY CARD (FIVA IDENTITÄTSAUSWEIS)

7.1 Die FIVA kann auf Antrag eine FIVA ID CARD für Fahrzeuge ausstellen, die den Anforderungen des FIVA TECHNISCHEN REGLEMENTS entsprechen.

7.2 Die FIVA ID CARD ist ein Nachweis-Dokument, herausgegeben durch die ANF, um ein HISTORISCHES FAHRZEUG nach Prüfung durch die FIVA oder ihre Vertreter zu identifizieren. Die FIVA ID CARD bleibt stets Eigentum der FIVA und ist 10 Jahre bzw. bis zu einem Eigentümerwechsel gültig.

7.3 In einem Land, in dem es eine ANF gibt, muss der Eigentümer eines dort zugelassenen HISTORISCHEN FAHRZEUGES den Antrag für eine FIVA ID CARD dieser ANF mit dem Formular gemäß Anhang A dieses FIVA TECHNISCHEN REGLEMENTS einreichen. Eine ANF darf keine FIVA ID CARD ausfertigen für ein Fahrzeug, das in einem anderen Land zugelassen ist.

7.4 Für HISTORISCHE FAHRZEUGE, die nicht zum Verkehr zugelassen sind, ist der Antrag für eine FIVA ID CARD an die ANF des Landes zu stellen, wo der Besitzer seinen Wohnsitz hat.

7.5 In einem Land, in dem es keine ANF gibt, müssen Eigentümer eines HISTORISCHEN FAHRZEUGES, das in diesem Land registriert ist, den Antrag an die FIVA TECHNICAL COMMISSION stellen, um eine FIVA ID CARD zu erhalten.

7.6 Ein Mitglied eines der FIVA angeschlossenen Clubs, dem die Ausstellung einer FIVA ID CARD verweigert wird oder das die von seiner ANF getroffene Einteilung anfechten will, kann gegen diesen Entscheid bei der FIVA TECHNICAL COMMISSION Beschwerde erheben, welche die Sache an ihren Unterausschuss delegieren kann. Wird kein Einvernehmen erzielt, kann Berufung bei dem vom General Committee der FIVA zu bestellenden Berufungsausschuss eingelegt werden, welcher die endgültige Entscheidung trifft.

7.7 Die FIVA ID CARD entspricht dem Muster im Anhang B des FIVA TECHNISCHEN REGLEMENTS.

7.8 Die FIVA, ihre nationalen Vertreter oder ein offiziell von der FIVA Beauftragter können die FIVA ID CARD jederzeit entziehen. In diesem Fall muss die ID CARD sofort zusammen mit der Begründung für den Entzug an den Aussteller geschickt werden. Die FIVA TECHNICAL COMMISSION kann die Entscheidung einer ANF bezüglich einer FIVA ID CARD aufheben.

8. SONSTIGES

Alle weiteren Regelungen oder Entscheidungen, die durch die FIVA TECHNICAL COMMISSION nach Herausgabe dieses Reglements getroffen werden, gelten als Teil dieses Reglements.

77. Bundesgesetz: **Änderung des Immissionsschutzgesetzes-Luft und des Bundesluftreinhaltegesetzes sowie Aufhebung des Bundesgesetzes über ein Verbot des Verbrennens biogener Materialien außerhalb von Anlagen** (NR: GP XXIV RV 782 AB 792 S. 74. BR: 8351 AB 8373 S. 787.) [CELEX-Nr.: 32008L0050]

77. Bundesgesetz, mit dem das Immissionsschutzgesetz-Luft und das Bundesluftreinhaltegesetz geändert werden und das Bundesgesetz über ein Verbot des Verbrennens biogener Materialien außerhalb von Anlagen aufgehoben wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I
Änderung des Immissionsschutzgesetzes – Luft

Das Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz – Luft, IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 70/2007 und die Bundesministeriengesetz-Novelle 2009, BGBl. I Nr. 3, wird wie folgt geändert:

1. *Im Inhaltsverzeichnis lautet der Eintrag zu § 3 „Immissionsgrenzwerte und Vorgaben in Bezug auf PM_{2,5}“.*
2. *Im Inhaltsverzeichnis werden nach dem Eintrag zu § 3 folgende Einträge eingefügt:*

„§ 3a.: Verpflichtung in Bezug auf den AEI
§ 3b.: Nationales Ziel für die Reduzierung des AEI“

3. *Im Inhaltsverzeichnis lautet der Eintrag zu § 9c „Umweltprüfung und Beteiligung der Öffentlichkeit“.*
4. *Im Inhaltsverzeichnis lautet der Eintrag zu § 10 „Anordnung von Maßnahmen“.*
5. *Im Inhaltsverzeichnis wird der Eintrag zu § 10a durch folgenden Eintrag ersetzt:*

„§ 10a.: (entfallen)“

6. *Im Inhaltsverzeichnis lautet der Eintrag zu § 14 „Maßnahmen für Kraftfahrzeuge“.*
7. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu § 14 folgender Eintrag eingefügt:*

„§ 14a.: Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nach Abgasklassen“
8. *Im Inhaltsverzeichnis lautet der Eintrag zu 5. Abschnitt „Vollziehung der Maßnahmen“.*
9. *Im Inhaltsverzeichnis werden nach dem Eintrag zu § 19 folgende Einträge eingefügt:*

„5a. Abschnitt: Nationales Ziel für die Reduzierung des AEI
§ 19.: Programm für die Erreichung des nationalen Ziels für die Reduzierung des AEI“

10. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu § 21 folgender Eintrag eingefügt:*

„§ 21a.: Genehmigung für IPPC-Anlagen“

11. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu § 31 folgender Eintrag eingefügt:*

„§ 31a.: Amtsbeschwerde“

12. *Im Inhaltsverzeichnis werden nach dem Eintrag zu Anlage 1 folgende Einträge eingefügt:*
„Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte
Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für PM_{2,5}“

13. *Im Inhaltsverzeichnis lautet der Eintrag zu Anlage 5a „Zielwert für Stickstoffdioxid“.*

14. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu Anlage 5b folgender Eintrag eingefügt:*
„Anlage 5c: Zielwert für PM_{2,5}“

15. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu Anlage 7 folgender Eintrag eingefügt:*

„Anlage 8: Verpflichtung in Bezug auf den AEI“

16. *In § 1 Abs. 1 Z 3, § 5 Abs. 2, § 22, § 24 und § 28 wird jeweils der Ausdruck „§ 3 Abs. 3“ durch den Ausdruck „§ 3 Abs. 5“ ersetzt.*

17. § 2 lautet:

„§ 2. (1) Luftschadstoffe im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Stoffe, die Veränderungen der natürlichen Zusammensetzung der Luft durch Partikel, Gase oder Aerosole bewirken.

(2) Emissionen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind von einer Quelle an die freie Atmosphäre abgegebene Luftschadstoffe.

(3) Immissionen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind die auf Schutzgüter (Abs. 6) einwirkenden Luftschadstoffe.

(4) Immissionsgrenzwerte im Sinne dieses Bundesgesetzes sind, sofern Abs. 5 nicht anderes bestimmt, höchstzulässige, wirkungsbezogene Immissionsgrenzkonzentrationen, bei deren Unterschreitung nach den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen keine schädigenden Wirkungen zu erwarten sind.

(5) Immissionsgrenzwerte für kanzerogene, mutagene und teratogene Stoffe im Sinne dieses Bundesgesetzes sind höchstzulässige Immissionskonzentrationen. Ebenso ist der Immissionsgrenzwert für PM10 und PM2,5 jeweils eine höchstzulässige Immissionskonzentration.

(5a) PM10 im Sinne dieses Bundesgesetzes bezeichnet die Partikel, die einen gröÙenselektierenden Lufteinlass passieren, der für einen aerodynamischen Durchmesser von 10 µm eine Abscheidewirksamkeit von 50 v.H. aufweist.

(5b) PM2,5 im Sinne dieses Bundesgesetzes bezeichnet die Partikel, die einen gröÙenselektierenden Lufteinlass passieren, der für einen aerodynamischen Durchmesser von 2,5 µm eine Abscheidewirksamkeit von 50 v.H. aufweist.

(6) Schutzgüter sind in Entsprechung der Ziele dieses Bundesgesetzes (§ 1) der Mensch, der Tier- und Pflanzenbestand, ihre Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie Kultur- und Sachgüter.

(6a) Luft ist die Außenluft in der Troposphäre mit Ausnahme von Arbeitsstätten im Sinne der Richtlinie 89/654/EWG über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz in Arbeitsstätten, ABl. L 393 S. 1, geändert durch Richtlinie 2007/30/EG ABl. L 165, S. 21, an denen Bestimmungen für Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz gelten und an denen die Öffentlichkeit normalerweise keinen Zugang hat.

(7) Untersuchungsgebiet im Sinne dieses Bundesgesetzes ist das Bundesgebiet oder jener Teil des Bundesgebiets, für den eine gemeinsame Auswertung der Immissionsmessdaten, die nach diesem Bundesgesetz erhoben werden, erfolgt; sofern das Messkonzept gemäß § 4 nicht anderes bestimmt, ist das Untersuchungsgebiet ein Bundesland.

(8) Sanierungsgebiet im Sinne dieses Bundesgesetzes ist das Bundesgebiet oder jener Teil des Bundesgebiets, in dem sich die Emissionsquellen befinden, die einen erheblichen Beitrag zur Immissionsgrenzwertüberschreitung geleistet haben und für die in einem Programm gemäß § 9a Maßnahmen vorgesehen werden können.

(9) Beurteilungszeitraum im Sinne dieses Bundesgesetzes ist jener Zeitraum, der für eine umfassende Beschreibung der Immissionssituation erforderlich ist; dieser ist getrennt nach Luftschadstoffen im Messkonzept gemäß § 4 festzulegen und beträgt ein Kalenderjahr oder das Winter- oder Sommerhalbjahr, sofern in einem der Halbjahre erfahrungsgemäß höhere Konzentrationen eines Luftschadstoffs auftreten. Das Winterhalbjahr umfasst die Monate Oktober bis März, das Sommerhalbjahr die Monate April bis September.

(10) Anlagen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind

1. ortsfeste Einrichtungen, die Luftschadstoffe emittieren, ausgenommen ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Eisenbahnanlagen gemäß § 10 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60 in der jeweils geltenden Fassung, sofern es sich nicht um Heizungsanlagen in Eisenbahnanlagen handelt,
2. mobile technische Einrichtungen, Maschinen und Geräte, die Luftschadstoffe emittieren, soweit sie nicht als Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (KFG 1967), BGBl. Nr. 267 in der jeweils geltenden Fassung, zur Fortbewegung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, ausgenommen
 - a) Schienenfahrzeuge im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, in der jeweils geltenden Fassung, und Luftfahrzeuge im Sinne des § 11 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, in der jeweils geltenden Fassung
 - b) Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft in Ausübung einer land- oder forstwirtschaftlichen Haupttätigkeit und
 - c) Fahrzeuge im Sinne des § 2 Z 1 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997, in der jeweils geltenden Fassung,
3. Liegenschaften, auf denen Stoffe gelagert oder abgelagert oder Arbeiten durchgeführt werden oder sonstigen Tätigkeiten nachgegangen wird, die Emissionen von Luftschadstoffen verursachen, ausgenommen Verkehrswege.

(11) Emissionskataster im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein räumlich gegliedertes Verzeichnis über das Ausmaß von Emissionen sämtlicher in Betracht kommender Emittenten und Emittentengruppen, die in einem bestimmten Gebiet innerhalb eines festgelegten Zeitabschnitts abgegeben werden.

(12) Heizungsanlagen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Heizungsanlagen, die gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 12 Bundes-

Verfassungsgesetz, in der Fassung BGBl. Nr. 685/1988, in die Zuständigkeit der Länder fallen.

(13) Toleranzmarge im Sinne dieses Bundesgesetzes bezeichnet das Ausmaß, in dem der Immissionsgrenzwert innerhalb der in Anlage 1 festgesetzten Fristen überschritten werden darf, ohne die Erstellung von Statuserhebungen (§ 8) und Programmen (§ 9a) zu bedingen.

(14) Zielwert gemäß Anlage 5 oder einer Verordnung nach § 3 Abs. 5 ist die nach Möglichkeit in einem bestimmten Zeitraum zu erreichende Immissionskonzentration, die mit dem Ziel festgelegt wird, die schädlichen Einflüsse auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhindern oder zu verringern.

(15) Der Ausdruck Arsen, Kadmium, Nickel und Benzo(a)pyren im Sinne dieses Bundesgesetzes bezeichnet den Gesamtgehalt dieser Elemente und Verbindungen in der PM10-Fraktion.

(16) Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe im Sinne dieses Bundesgesetzes sind organische Verbindungen, die sich aus mindestens zwei miteinander verbundenen aromatischen Ringen zusammensetzen, die ausschließlich aus Kohlenstoff und Wasserstoff bestehen.

(17) Quecksilber im Sinne dieses Bundesgesetzes ist elementarer Quecksilberdampf (Hg₀) und reaktives gasförmiges Quecksilber.

(18) Alarmwert im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Wert, bei dessen Überschreitung bei kurzfristiger Exposition ein Risiko für die Gesundheit der Bevölkerung insgesamt besteht und unverzüglich Maßnahmen ergriffen werden müssen.

(19) Der AEI (Average Exposure Indicator, Indikator für die durchschnittliche Exposition) ist ein anhand von Messungen an Messstellen für den städtischen Hintergrund ermittelter Durchschnittswert für die Exposition der Bevölkerung durch PM_{2,5}. Er wird als gleitender Jahresmittelwert der Konzentration für drei Kalenderjahre berechnet.

(20) Der AEI 2011 ist der AEI berechnet über die Kalenderjahre 2009, 2010 und 2011.

(21) Der AEI 2015 ist der AEI berechnet über die Kalenderjahre 2013, 2014 und 2015.

(22) Der AEI 2020 ist der AEI berechnet über die Kalenderjahre 2018, 2019 und 2020.

(23) Verpflichtung in Bezug auf den AEI ist ein Niveau, das der AEI 2015 erreichen muss.

(24) Messstellen für den städtischen Hintergrund im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Standorte in städtischen Gebieten des Bundesgebiets, an denen die Messwerte repräsentativ für die Exposition der allgemeinen städtischen Bevölkerung sind.“

18. § 3 samt Überschrift lautet:

„Immissionsgrenzwerte und Vorgaben in Bezug auf PM_{2,5}“

§ 3. (1) Im gesamten Bundesgebiet gelten die unter Bedachtnahme auf die einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse in den Anlagen 1 und 2 festgelegten Immissionsgrenzwerte zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit.

(2) Für die Luftschadstoffe Schwefeldioxid und Stickstoffdioxid gelten im gesamten Bundesgebiet die in Anlage 4 festgelegten Alarmwerte.

(3) Für Stickstoffdioxid und PM_{2,5} gelten zusätzlich im gesamten Bundesgebiet die in den Anlagen 5a und 5c festgelegten Zielwerte, für Arsen, Kadmium, Nickel und Benzo(a)pyren gelten die in der Anlage 5b festgelegten Zielwerte.

(4) Für PM_{2,5} gelten zusätzlich die in § 3a festgelegte Verpflichtung in Bezug auf den AEI und das in § 3b festgelegte nationale Ziel für die Reduzierung des AEI.

(5) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kann zur innerstaatlichen Umsetzung von Richtlinien der Europäischen Union sowie unter Bedachtnahme auf die einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse mit Verordnung festlegen:

1. Immissionsgrenzwerte (§ 2 Abs. 4 und 5) für solche Luftschadstoffe, die geeignet sind, ein anderes Schutzgut (§ 2 Abs. 6) als das in Abs. 1 genannte zu gefährden oder Menschen unzumutbar zu belästigen;
2. dem dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit dienende Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe, die in den Anlagen 1 und 2 nicht angeführt sind.

(6) Eine Verordnung gemäß Abs. 5 kann nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend erlassen werden, wenn es sich um Grenzwerte für Luftschadstoffe handelt,

1. für die weder in einer Tochtrichtlinie der Richtlinie 96/62/EG über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität, ABl. Nr. L 296 vom 21. November 1996 S. 55, noch in der Richtlinie 2008/50/EG ein Grenzwert festgelegt ist,
2. oder für die in einer Tochtrichtlinie der Richtlinie 96/62/EG oder in der Richtlinie 2008/50/EG ein

Grenzwert festgelegt ist und in der Verordnung ein niedrigerer Grenzwert festgelegt wird als in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union.“

19. Nach § 3 werden folgende §§ 3a und 3b samt Überschriften eingefügt:

„Verpflichtung in Bezug auf den AEI

§ 3a. (1) Die Landeshauptmänner, in deren Bundesland eine Messstelle zur Messung des AEI liegt, wobei der Durchschnittsmesswert an dieser Messstelle in dem Zeitraum, in dem die Ausweisung einer Überschreitung nach § 7 Abs. 2 vorgenommen wurde, maximal 20 µg/m³ beträgt, sorgen dafür, dass dieser Wert an dieser Messstelle im Zeitraum 2013 bis 2015 nicht überschritten wird.

(2) Die Landeshauptmänner, in deren Bundesland eine Messstelle zur Messung des AEI liegt und deren zu erreichender Durchschnittsmesswert gemäß Anlage 8 Abs. 3c auf 20 µg/m³ zu senken ist, sorgen dafür, dass dieser Wert an dieser Messstelle im Zeitraum 2013 bis 2015 nicht überschritten wird.

(3) Die Landeshauptmänner, in deren Bundesland eine Messstelle zur Messung des AEI liegt und deren zu erreichender Durchschnittsmesswert gemäß Anlage 8 Abs. 3a um einen bestimmten Prozentsatz zu senken ist, sorgen dafür, dass der um diesen Prozentsatz gesenkte Wert an dieser Messstelle im Zeitraum 2013 bis 2015 nicht überschritten wird.

Nationales Ziel für die Reduzierung des AEI

§ 3b. Das nationale Ziel für die Reduzierung des AEI ist das Ziel, den AEI 2020 im Vergleich zum AEI 2011 um einen Prozentsatz, der im Anhang XIV der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa, ABl. Nr. L 152 vom 11. Juni 2008 S. 1, als Ziel festgelegt ist, zu reduzieren. Das Ziel soll schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit verringern und soll möglichst in dem vorgegebenen Zeitraum erreicht werden.“

20. § 4 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat nach Anhörung der Landeshauptmänner innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes mit Verordnung ein Messkonzept für die Kontrolle der Einhaltung der in den Anlagen 1, 2 und 5 festgelegten Immissionsgrenz- und -zielwerte, der Erfüllung der Verpflichtung in Bezug auf den AEI gemäß § 3a und der Erreichung des nationalen Zieles für die Reduktion des AEI gemäß § 3b, einschließlich der Festlegung der Anforderungen für die Beurteilung der Luftqualität, der Kriterien für die Lage und die Anzahl der Messstellen, der Beurteilung der Hintergrundbelastung und der zeitlichen Entwicklung der Immissionssituation (Trendabschätzung) sowie der Abschätzung des Import-Export-Anteils (Messungen im Rahmen des Genfer Übereinkommens über die weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung) gemäß den Anhängen I bis VI der Richtlinie 2008/50/EG, zu erlassen. Für Immissionsgrenzwerte, die in einer Verordnung nach § 3 Abs. 5 festgelegt werden, ist das Messkonzept innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung zu erlassen.“

21. In § 4 Abs. 2 wird nach Z 4 folgende Z 4a eingefügt:

„4a. Angaben über die Messstellen für den städtischen Hintergrund (§ 2 Abs. 24);“

22. § 5 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Landeshauptmänner haben die Messstellen einzurichten und zu betreiben. Sie haben sich unter anderem an den Standorten Sonnblick (Salzburg), Zöbelboden (Oberösterreich), Illmitz (Burgenland) und Vorhegg (Kärnten) der Messstellen des Umweltbundesamtes zu bedienen.“

23. § 7 lautet:

„§ 7. (1) Sofern an einer gemäß § 5 betriebenen Messstelle eine Überschreitung eines in den Anlagen 1, 2, 4 oder 5 oder in einer Verordnung nach § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenz-, Immissionsziel- oder Alarmwerts festgestellt wird, hat der Landeshauptmann diese Überschreitung im Monatsbericht, sofern es sich um einen Halbstundenmittelwert, einen Mittelwert über acht Stunden oder einen Tagesmittelwert handelt, oder im Jahresbericht (§ 4 Abs. 2 Z 8 lit. c), sofern es sich um einen Halbjahresmittelwert, einen Jahresmittelwert oder einen Wert mit jahresbezogenen Überschreitungsmöglichkeiten handelt, auszuweisen und festzustellen, ob die Überschreitung des Immissionsgrenzwerts oder des Immissionszielwerts gemäß Anlage 5b oder 5c auf

1. einen Störfall,
2. eine andere in absehbarer Zeit nicht wiederkehrende erhöhte Immission,
3. die Aufwirbelung von Partikeln nach der Ausbringung von Streusand, Streusalz oder Splitt auf Straßen im Winterdienst oder
4. Emissionen aus natürlichen Quellen

zurückzuführen ist.

(2) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat die Überschreitung der Verpflichtung in Bezug auf den AEI über die in Anlage 8 festgelegten Zeiträume jeweils in dem auf das letzte Jahr des

Zeitraums folgenden Jahr auszuweisen. Bei der Ausweisung der Überschreitung ist Anlage 6 sinngemäß anzuwenden.

(3) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat eine Verordnung betreffend die Kriterien für die Beurteilung, ob die Überschreitung auf die Aufwirbelung von Partikeln nach der Ausbringung von Streusand, Streusalz oder Splitt zurückzuführen ist, zu erlassen. Ergibt die Beurteilung, dass die Überschreitungen auf aufgewirbelte Partikel zurückzuführen sind, so hat der Landeshauptmann die Nachweise, auf die sich die Beurteilung stützt, vorzulegen; weiters hat er die Angemessenheit der getroffenen Maßnahmen darzulegen. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat diese Information an die Europäische Kommission weiterzuleiten.“

24. § 8 lautet:

„§ 8. (1) Der Landeshauptmann hat innerhalb von neun Monaten ab der Ausweisung der Überschreitung eines Immissionsgrenzwerts oder Immissionszielwerts gemäß Anlage 5b oder 5c eine Stuserhebung gemäß Abs. 2 zu erstellen, wenn

1. die Überschreitung eines in den Anlagen 1 und 2 oder in einer Verordnung nach § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwerts oder eines Immissionszielwerts gemäß Anlage 5b oder 5c an einer gemäß § 5 betriebenen Messstelle festgestellt wird und
2. die Überschreitung nicht auf
 - a) einen Störfall (§ 7 Abs. 1 Z 1),
 - b) eine andere in absehbarer Zeit nicht wiederkehrende erhöhte Immission (§ 7 Abs. 1 Z 2),
 - c) die Aufwirbelung von Partikeln nach der Ausbringung von Streusand, Streusalz oder Splitt auf Straßen im Winterdienst (§ 7 Abs. 1 Z 3) oder
 - d) Emissionen aus natürlichen Quellen (§ 7 Abs. 1 Z 4)

zurückzuführen ist.

(1a) Der Landeshauptmann eines Bundeslandes, in dem sich eine Messstelle gemäß der Verordnung über das Messkonzept (§ 4) für den AEI befindet, hat innerhalb von neun Monaten nach Ausweisung der Überschreitung der Verpflichtung in Bezug auf den AEI gemäß § 7 Abs. 2 eine Stuserhebung zu erstellen.

(2) Die Stuserhebung ist für den Beurteilungszeitraum (§ 2 Abs. 9), in dem die Überschreitung des Immissionsgrenzwerts oder Immissionszielwerts gemäß Anlage 5b oder 5c oder des AEI aufgetreten ist, zu erstellen und hat jedenfalls zu enthalten:

1. die Darstellung der Immissionssituation für den Beurteilungszeitraum,
2. die Beschreibung der meteorologischen Situation,
3. die Feststellung und Beschreibung der in Betracht kommenden Emittenten oder Emittentengruppen, die einen erheblichen Beitrag zur Immissionsbelastung geleistet haben, und eine Abschätzung ihrer Emissionen,
4. die Feststellung des voraussichtlichen Sanierungsgebiets (§ 2 Abs. 8) und
5. Angaben gemäß Anhang XV Abschnitt A Z 1 bis 6 der Richtlinie 2008/50/EG.

(3) Der Landeshauptmann hat für jeden in den Anlagen 1 und 2 oder in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Luftschadstoff eine eigene Stuserhebung zu erstellen. Überschreitungen eines Immissionsgrenzwerts für denselben Luftschadstoff an zwei oder mehreren Messstellen können in einer Stuserhebung zusammengefasst werden. Überschreitungen eines Immissionsgrenzwerts und Immissionszielwerts gemäß Anlage 5b für denselben Luftschadstoff an zwei oder mehreren Messstellen oder für verschiedene Luftschadstoffe können in einer Stuserhebung zusammengefasst werden, wenn sie sich im gleichen Beurteilungszeitraum ereignet haben. Für Überschreitungen von Immissionszielwerten gemäß Anlage 5b ist die Stuserhebung abweichend von Abs. 1 erstmals am 1. Jänner 2011 vorzulegen, sofern im Jahresbericht für das Jahr 2007 Überschreitungen ausgewiesen wurden. Für die Schadstoffe PM10 und PM2,5 kann eine gemeinsame Stuserhebung erstellt werden.

(3a) Ergibt eine Stuserhebung, dass die Immissionen zumindest in einem erheblichen Ausmaß durch Emissionen in einem anderen Bundesland verursacht wurden, hat der Landeshauptmann des Bundeslandes, in dem die Überschreitung stattgefunden hat, den Landeshauptmann des verursachenden Bundeslandes nach Möglichkeit bereits während der Erstellung der Stuserhebung, spätestens aber unverzüglich nach deren Fertigstellung, darüber zu informieren. Dieser hat auf der Grundlage der Stuserhebung des betroffenen Bundeslandes – falls dies nicht ausreichend ist, nach Erstellung einer eigenen Stuserhebung – ein Programm gemäß § 9a zu erstellen und die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

(4) Ist absehbar, dass sich das Sanierungsgebiet über zwei oder mehrere Länder erstreckt, haben die Landeshauptmänner der betroffenen Länder eine gemeinsame Stuserhebung zu erstellen.

(5) Der Landeshauptmann hat die Stuserhebung unverzüglich den in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministern und den gesetzlich eingerichteten Interessenvertretungen auf Landesebene zur Kenntnis zu bringen. Innerhalb einer Frist von sechs Wochen können die genannten Behörden und Interessenvertretungen eine schriftliche Stellungnahme an den Landeshauptmann abgeben.

(6) Die Stuserhebung ist bei den Gemeinden, die innerhalb des voraussichtlichen Sanierungsgebiets (Abs. 2 Z 4) liegen, zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Jedermann kann innerhalb einer Frist von sechs Wochen eine schriftliche Stellungnahme an den Landeshauptmann abgeben.

(7) Die Erstellung einer Stuserhebung kann unterbleiben, wenn für den betreffenden Luftschadstoff

1. bereits eine Stuserhebung erstellt wurde,
2. die Emissionssituation sich nicht wesentlich geändert hat,
3. die Überschreitung des Immissionsgrenzwerts oder Immissionszielwerts gemäß Anlage 5b oder 5c an einer Messstelle innerhalb des ermittelten (Abs. 2 Z 4) oder ausgewiesenen Sanierungsgebiets (§ 9a Abs.1) auftritt und
4. sich die Immissionssituation in diesem Gebiet nicht wesentlich verschlechtert hat.

(8) Wenn das Messkonzept gemäß § 4 für einen Luftschadstoff nur ein Untersuchungsgebiet (§ 2 Abs. 7) ausweist, ist die Stuserhebung vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu erstellen.

(9) Bei Überschreitung der Immissionszielwerte gemäß einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 kann der Landeshauptmann eine Stuserhebung erstellen.“

25. In § 9 Abs. 3 wird nach dem ersten folgender zweiter Satz eingefügt:

„Zusätzlich kann er dazu auf Daten, die bei mit behördlichen Aufgaben beliehenen Unternehmen und Institutionen auf Grund gesetzlich vorgesehener Erhebungen vorhanden sind, zugreifen.“

26. § 9a lautet:

„§ 9a. (1) Zur Erreichung der Ziele dieses Bundesgesetzes (§ 1) hat der Landeshauptmann unter Bedachtnahme auf nationale Programme gemäß § 6 des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft, BGBl. I Nr. 34/2003, Pläne und Programme gemäß § 13 des Ozongesetzes, BGBl. Nr. 210/1992 und die österreichische Klimastrategie gemäß § 1 Abs. 2 des Emissionszertifikategesetzes, BGBl. I Nr. 46/2004, sowie unter Nutzung von Synergieeffekten mit lokalen, regionalen und bundesweiten Energie- und Klimaschutzmaßnahmen

1. auf Grundlage der Stuserhebung (§ 8) und eines allenfalls erstellten Emissionskatasters (§ 9),
2. unter Berücksichtigung der Stellungnahmen gemäß § 8 Abs. 5 und 6,
3. unter Berücksichtigung der Grundsätze gemäß § 9b,
4. unter Heranziehung der Zeitpunkte, bis zu denen die Grenz- und Zielwerte gemäß der Richtlinie 2008/50/EG eingehalten werden müssen und
5. auf Grundlage des Programms für die Erreichung des nationalen Ziels für die Reduzierung des AEI gemäß § 19

ein Programm zu erstellen. Darin sind jene Maßnahmen festzulegen, die ergriffen werden, um die Emissionen, die zur Überschreitung des Immissionsgrenzwerts gemäß Anlage 1 oder 2 oder des Immissionszielwerts gemäß Anlage 5b oder 5c, einer Verordnung nach § 3 Abs. 5 oder des AEI geführt haben, in einem Ausmaß zu reduzieren, dass die Einhaltung folgender Grenzwerte und die soweit wie mögliche Einhaltung der folgenden Zielwerte,

- des Tagesmittelwertes für PM10 gemäß Anlage 1a mit nicht mehr als 35 Überschreitungen pro Jahr,
- des um 10 µg/m³ erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM10 gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM2,5 gemäß Anlage 1b,
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Grenzwertes für Blei in PM10 gemäß Anlage 1a,
- eines Grenzwertes gemäß Anlage 5b oder
- eines Zielwerts gemäß den Anlagen 5b und 5c

gewährleistet wird oder im Fall des § 8 Abs. 1a der Verpflichtung in Bezug auf den AEI nachgekommen wird. Bei Überschreitung des AEI hat der Landeshauptmann Maßnahmen festzulegen, die in dem Programm gemäß § 19 enthalten sind. Im Programm hat der Landeshauptmann das Sanierungsgebiet (§ 2 Abs. 8) festzulegen. Ein Entwurf des Programms ist längstens 18 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Überschreitung eines Immissionsgrenzwerts stattgefunden hat, auf der Internetseite des Landes zu veröffentlichen. Falls der Entwurf vorsieht, Maßnahmen gemäß dem 4. Abschnitt mit Verordnung gemäß § 10 vorzuschreiben, ist der Entwurf für diese Verordnung zusammen mit dem Entwurf des Programms auf der Internetseite des Landes zu veröffentlichen. Jedermann kann zum Entwurf des Programms binnen sechs Wochen Stellung nehmen. Die in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesminister sowie die gesetzlich eingerichteten Interessenvertretungen sind von der Veröffentlichung des Entwurfs und der Möglichkeit zur Stellungnahme in Kenntnis zu setzen. Die Stellungnahmen sind bei der Erstellung des Programms in angemessener Weise zu berücksichtigen.

(2) Die Errechnung des Beitrags zur Einhaltung der Verpflichtung in Bezug auf den AEI in den Programmen der Landeshauptmänner, in deren Bundesland sich eine Messstelle zur Messung des AEI befindet, hat gemäß Anlage 8 zu erfolgen.

- (3) Das Programm kann insbesondere folgende Maßnahmen umfassen:
1. Maßnahmen gemäß Abschnitt 4,
 2. Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Beschaffung,
 3. Förderungsmaßnahmen im Bereich von Anlagen, Haushalten und Verkehr für emissionsarme Technologien und Verhaltensweisen, die Emissionen reduzieren,
 4. Maßnahmen hinsichtlich des Betriebs von mobilen Motoren,
 5. Maßnahmen zur Optimierung des Winterdienstes und
 6. sonstige Maßnahmen in der Zuständigkeit des Bundes.

Im Programm sind für jede Maßnahme das Gebiet, in dem sie gilt, sowie eine Umsetzungsfrist festzulegen. In das Programm sind Angaben gemäß Anhang XV Z 7 bis 9 der Richtlinie 2008/50/EG aufzunehmen. Im Programm ist die Auswahl der festgelegten Maßnahmen zu begründen. Weiters ist in einem Anhang zum Programm auf im selbständigen Wirkungsbereich der Länder und Gemeinden getroffene Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen jener Schadstoffe, für die das Programm erstellt wird, zu verweisen.

(4) Wenn hinsichtlich mehrerer der in Anlage 1 und 2 oder einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 genannten Schadstoffe eine Grenzwertüberschreitung vorliegt, kann der Landeshauptmann ein integriertes Programm für alle betroffenen Schadstoffe erstellen. Dies gilt sinngemäß für Programme gemäß Abs. 2. Programme für PM10 müssen auch auf die Verringerung der PM2,5-Konzentration abzielen.

(5) Wenn in mehreren Bundesländern Überschreitungen des Grenzwerts des gleichen Schadstoffs aufgetreten sind, ist in Zusammenarbeit der Landeshauptmänner jener Länder, aus deren Gebiet die Emissionen stammen, die maßgeblich zur Überschreitung der Grenzwerte beigetragen haben, ein gemeinsames übergreifendes Programm zu erstellen, das die Einhaltung der Grenzwerte sicherstellt.

(5a) Sind Überschreitungen eines Grenzwerts in einem Bundesland maßgeblich auf Emissionen aus einem anderen Bundesland zurückzuführen, ist in Zusammenarbeit sowohl des Landeshauptmanns, in dessen Gebiet der Immissionsgrenzwert überschritten wurde, als auch des Landeshauptmanns, aus dessen Gebiet ein maßgeblicher Teil der Emissionen stammt, ein gemeinsames übergreifendes Programm zu erstellen, das die Einhaltung der Grenzwerte sicherstellt.

(6) Das Programm ist alle drei Jahre insbesondere in Bezug auf seine Wirksamkeit zur Erreichung der Ziele dieses Bundesgesetzes zu evaluieren und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

(7) Sofern gemäß § 8 Abs. 8 der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die Stuserhebung erstellt, hat dieser auch das Programm zu erstellen.

(8) Das Programm ist spätestens 24 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenz- oder Zielwertüberschreitung gemessen oder die Überschreitung des AEI durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ausgewiesen wurde, auf der Internetseite des Landes und auf der Internetseite des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kundzumachen. Der Landeshauptmann bzw. der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft in den Fällen des Abs. 7 hat die Informationen über das Programm gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2008/50/EG zu erstellen. Diese Informationen sind vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gesammelt gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2008/50/EG an die Europäische Kommission zu übermitteln.

(9) Für Grenzwertüberschreitungen, die vor dem 1. Jänner 2005 gemessen wurden, gelten weiterhin § 8 sowie die §§ 10 bis 16 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003.

(10) Überschreitet der Wert eines Luftschadstoffs den Grenz- oder Zielwert gemäß Anlage 1, 2, 5b oder 5c oder einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 oder den Alarmwert gemäß Anlage 4 infolge der Emissionen in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder besteht die Gefahr einer solchen Überschreitung, hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Konsultationen mit den zuständigen Behörden des anderen Mitgliedstaates einzuleiten mit dem Ziel, das Problem zu beheben. Wenn die Stuserhebung ergibt, dass die Überschreitung eines Grenz- oder Zielwerts ausschließlich durch Emissionen im Ausland verursacht wurde, entfällt die Erstellung eines Programms gemäß Abs. 1 und 4.“

27. In § 9b Z 4 entfällt die Wortfolge „sie unverhältnismäßig sind, vor allem wenn“.

28. In § 9c Abs. 7 wird der Ausdruck „§ 9a Abs. 5“ durch den Ausdruck „§ 9a Abs. 6“ ersetzt.

29. § 10 lautet:

„§ 10. (1) Maßnahmen gemäß den §§ 13 bis 16 sind auf Grundlage des Programms gemäß § 9a vom Landeshauptmann oder Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, sofern dieser gemäß § 9a Abs. 7 zuständig ist, spätestens 24 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenzwertüberschreitung festgestellt oder die Überschreitung des AEI durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ausgewiesen wurde, mit Verordnung anzuordnen. In der Verordnung ist das Sanierungsgebiet, in dem die jeweilige Maßnahme gilt, festzulegen. Weiters ist anzugeben, ob die Maßnahmen direkt wirken oder von der Behörde (§ 17) mit Bescheid anzuordnen sind. Es können auch über das Programm hinausgehende Maßnahmen angeordnet werden, sofern diese nicht dem Inhalt des Programms widersprechen und nicht unverhältnismäßig in bestehende Rechte eingreifen.“

- (2) Für Zielwerte gemäß Anlage 5b und 5c gilt Abs. 1 sinngemäß.
- (3) Bei Erlassen der Verordnung sind die Grundsätze gemäß § 9b zu berücksichtigen.
- (4) Führt eine Evaluierung eines Programms gemäß § 9a Abs. 6 zu einer nicht nur unerheblichen Überarbeitung des Programms, sind erforderlichenfalls geänderte Maßnahmen gemäß Abs. 1 mit Verordnung anzuordnen.“

30. § 10a entfällt.

31. § 13 lautet:

„§ 13. (1) Für Anlagen oder Anlagenkategorien gemäß § 2 Abs. 10 können folgende Maßnahmen angeordnet werden:

1. Begrenzung der Emission von Luftschadstoffen nach dem zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Anordnungen gemäß § 10 gültigen Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002), ausgenommen bei Anlagen, die innerhalb von fünf Jahren vor dem Inkrafttreten der Anordnungen gemäß § 10 nach dem Stand der Luftreinhaltetechnik genehmigt oder saniert worden sind;
2. andere emissionsmindernde Maßnahmen, insbesondere
 - a) der Einsatz emissionsarmer Brennstoffe, Stoffe, Zubereitungen und Produkte, sofern die Versorgung mit diesen sichergestellt und die Anlage zum Einsatz derselben geeignet ist und der Einsatz nicht zu einer höheren Belastung der Arbeitnehmer oder zu erhöhten Treibhausgasemissionen führt,
 - b) die Erstellung von Immissionsschutzplänen,
 - c) die Vorschreibung eines maximalen Massenstroms sowie
 - d) Beschränkungen oder Verbote des Einsatzes von mobilen technischen Einrichtungen, Maschinen und Geräten gemäß Abs. 3 mit hohen spezifischen Emissionen.

(2) Abs. 1 Z 1 und Z 2 lit. c sind auf Anlagen, die dem für sie in einem Gesetz oder in einer Verordnung, insbesondere gemäß § 82 Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194, § 181 Mineralrohstoffgesetz, BGBl. I Nr. 38/1999, § 4 Emissionsschutzgesetz für Kesselanlagen, BGBl. I Nr. 150/2004, § 65 Abfallwirtschaftsgesetz 2002, BGBl. I Nr. 102 oder in einem Bescheid nach einem Verfahren gemäß §§ 79 ff Gewerbeordnung 1994, § 179 Mineralrohstoffgesetz oder § 23 Emissionsschutzgesetz für Kesselanlagen festgelegten Stand der Luftreinhaltetechnik entsprechen oder die eine gesetzliche Verpflichtung zur wiederkehrenden Anpassung an den Stand der Technik einhalten, nicht anzuwenden.

(2a) Abs. 2 gilt nicht für Anlagen, für die der Stand der Technik in einem Bundesgesetz oder einer Verordnung festgelegt ist, deren Kundmachung zum Zeitpunkt der Anordnung einer Maßnahme gemäß § 10 länger als zehn Jahre zurückliegt, es zu wesentlichen Änderungen des Standes der Technik gekommen ist und soweit diese Anlagen in den letzten 10 Jahren nicht an den zum Zeitpunkt der Sanierung oder Genehmigung der Anlage aktuellen und geänderten Stand der Technik vollständig angepasst oder nach einem solchen genehmigt wurden.

(2b) Maßnahmen gemäß Abs. 1 dürfen den ordnungsgemäßen Flugbetrieb auf Flugplätzen, für die Betriebspflicht besteht, nicht gefährden.

(3) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend mit Verordnung Regelungen für die zeitliche und räumliche Verwendung und den Betrieb von mobilen technischen Einrichtungen, Maschinen und Geräten mit mehr als 18 kW in Sanierungsgebieten anzuordnen, die vor und nach der Umsetzung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte, ABl. Nr. L 59 vom 27. Februar 1998 S. 1, in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG ABl. Nr. L 146 vom 30. April 2004 S. 1, berichtigt durch ABl. Nr. L 225 vom 25. Juni 2004 S. 3 erstmalig in Verkehr gebracht wurden. Mit Inkrafttreten dieser Verordnung treten frühere Bestimmungen der Landeshauptmänner über mobile technische Einrichtungen, Maschinen und Geräte, die auf Grundlage des Abs. 1 erlassen wurden, außer Kraft.“

32. In § 13a Abs. 1 wird vor der Wortfolge „mit Bescheid aufzutragen“ das Wort „erforderlichenfalls“ eingefügt.

33. § 14 samt Überschrift lautet:

„Maßnahmen für Kraftfahrzeuge

§ 14. (1) Für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267, oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen können Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden. Wenn derartige Beschränkungen Autobahnen oder Schnellstraßen betreffen, ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Diese Beschränkungen auf Autobahnen oder Schnellstraßen können für bis zu drei Monate angeordnet werden. Darüber hinaus ist, ausgenommen bei Verordnungen gemäß Abs. 6a, das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen. Als zeitliche und räumliche Beschränkungen gelten insbesondere dauernde oder vorübergehende

1. Verbote für bestimmte Kraftfahrzeugklassen sowie Kraftfahrzeuge mit bestimmten Abgasklassen,
2. Verbote für Kraftfahrzeuge mit bestimmten Ladungen,
3. Fahrverbote für bestimmte Tage oder bestimmte Tageszeiten,
4. Anordnungen für den ruhenden Verkehr.

Zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Dauer erhöhter Neigung zu Grenzwertüberschreitungen sowie zum optimierten Einsatz von temporären Geschwindigkeitsbeschränkungen können flexible Systeme, wie immissionsabhängige Verkehrsbeeinflussungsanlagen, verwendet werden.

- (2) Zeitliche und räumliche Beschränkungen sind nicht anzuwenden auf
1. die in §§ 26, 26a Abs. 1 und 4 und 27 StVO 1960, BGBl. Nr. 159, genannten Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, Fahrzeuge des Straßendienstes, der Bahnerhaltung, der Wasser- und Energieversorgung, der Kanalwartung und der Müllabfuhr sowie Fahrzeuge im Einsatz im Katastrophenfall und Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungs- und Krankentransportdienstes in Ausübung ihres Dienstes,
 2. Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft in Ausübung einer land- oder forstwirtschaftlichen Haupttätigkeit,
 3. Fahrzeuge, für deren Benützung im Sanierungsgebiet ein im Einzelfall zu prüfendes überwiegendes öffentliches Interesse besteht und die entsprechend einer Verordnung nach Abs. 4 gekennzeichnet sind, sofern nicht in einer Verordnung gemäß § 10 für Straßenbenützung der betreffenden Art nach Abwägung der Interessen die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen wegen ihres wesentlichen Emissionsbeitrages ausgeschlossen wird,
 4. Fahrzeuge der Klassen N1 und N2, die im Werkverkehr gemäß § 10 des Güterbeförderungsgesetzes 1995, BGBl. Nr. 593 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 153/2006, im Sanierungsgebiet durch Unternehmer, deren Lastkraftwagenflotte maximal 4 Lastkraftwagen umfasst, verwendet werden und die entsprechend einer Verordnung nach Abs. 4 gekennzeichnet sind, wobei die Erfüllung dieser Kriterien im Einzelfall zu prüfen ist,
 5. Fahrzeuge mit monovalentem Methangantrieb oder ausschließlich elektrischem Antrieb sowie plug-in-hybrid-elektrische Fahrzeuge, die mit ausschließlich elektrischem Antrieb eine Mindestreichweite von 50 km aufweisen,
 6. folgende Fahrzeuge, sofern sie den Euroklassen 5, 6 oder höher entsprechen:
 - a) Fahrzeuge von Ärzten, Tierärzten, Bestattungsunternehmungen in Ausübung ihres Dienstes,
 - b) Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien-, Gelegenheits- oder Werkverkehr,
 - c) Kraftfahrzeuge, soweit sie zum Zweck einer Ladetätigkeit in Ausübung einer unternehmerischen Tätigkeit benützt werden und sofern der Ausgangs- oder der Zielpunkt ihrer Fahrten in jenem Teil des Sanierungsgebietes liegt, für den Verkehrsbeschränkungen verhängt wurden,
 - d) Fahrzeuge des Vor- und Nachlaufs im Kombinierten Verkehr, wenn die Verladestelle für den Kombinierten Verkehr in einem Sanierungsgebiet liegt,
 7. Fahrzeuge, die zur Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Betriebs auf Flugplätzen, für die Betriebspflicht besteht, erforderlich sind,
 8. Fahrzeuge, die von Inhabern eines Ausweises gemäß § 29b StVO 1960 selbst gelenkt oder als Mitfahrer benutzt werden.

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auf Einsatzfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 25 StVO 1960 und Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes bei Fahrten, die für die ordnungsgemäße Ausübung des Dienstes erforderlich sind, nicht anzuwenden.

(2a) Die Ausnahmen gemäß Abs. 2 Z 6 gelten für Lastkraftwagen der Klasse N und Omnibusse bis 1. August 2011 auch für die Euroklassen 3 und 4, bis 31. Dezember 2015 auch für die Euroklasse 4.

(3) Ob ein überwiegendes öffentliches Interesse im Sinne des Abs. 2 Z 3 oder ob die Kriterien des Abs. 2 Z 4 vorliegen, ist auf Antrag des Zulassungsbesitzers von der Bezirksverwaltungsbehörde zu prüfen. Zuständig ist jene Bezirksverwaltungsbehörde, in deren Sprengel die erstmalige Einfahrt in das Sanierungsgebiet erfolgt. Wird die erstmalige Fahrt innerhalb des Sanierungsgebietes angetreten, so ist jene Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, in deren Sprengel die Fahrt angetreten wird oder sich der Hauptwohnsitz oder die Niederlassung des Zulassungsbesitzers befindet. Der Antragsteller gemäß Abs. 2 Z 3 hat glaubhaft zu machen, dass die Fahrt weder durch organisatorische Maßnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann. Bei Vorliegen dieser Bedingungen ist das Kraftfahrzeug gegen Ersatz der Gestehungskosten gemäß Abs. 4 zu kennzeichnen. Die Ausnahme ist von der Behörde befristet, für Fahrzeuge gemäß Abs. 2 Z 3 höchstens für 36 Monate ab Erteilung der Ausnahme zu gewähren. Für Fahrzeuge gemäß Abs. 2 Z 4 ist die Ausnahme für Fahrzeuge der Euroklasse 0 bis 36 Monate nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und für Fahrzeuge der Euroklasse 1 und höher für jeweils 36 Monate ab Erteilung der Ausnahme zu gewähren. Wenn das Vorliegen eines Interesses nur für einen bestimmten Teil des Sanierungsgebietes nachgewiesen wird, so ist die Ausnahmegenehmigung auf diesen Teil des Sanierungsgebietes zu beschränken. Stellt die Verwaltungsbehörde fest, dass kein solches Interesse besteht oder die Kriterien des Abs. 2 Z 4 nicht erfüllt werden, so ist die Ablehnung des Antrags mit Bescheid auszusprechen.

(4) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat mit Verordnung nähere Bestimmungen über die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen im Sinne des Abs. 2 Z 3 und 4 festzusetzen, wobei insbesondere die Beschaffenheit und das Aussehen der Kennzeichnung sowie deren Anbringung am Fahrzeug zu regeln sind.

(5) Die Organe der Straßenaufsicht und der Bundespolizei haben den zur Vollziehung der Maßnahmen nach Abs. 1 zuständigen Behörden und Organen über deren Ersuchen im Rahmen ihres gesetzmäßigen Wirkungsbereichs Hilfe zu leisten und bei der Überwachung der Einhaltung dieser Maßnahmen gemäß § 97 StVO 1960 vorzugehen.

(6) Anordnungen gemäß Abs. 1 sind, soweit dies möglich ist, durch Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 StVO 1960 kundzumachen; die Zeichen sind mit einer Zusatztafel mit dem Wortlaut „Immissionsschutzgesetz-Luft“ oder „IG-L“ zu versehen. Für die Kundmachung, Aufstellung und Beschaffenheit der Zeichen gelten § 44 Abs. 1, 1a, 2 und 4 sowie §§ 48, 51 und 54 StVO 1960 sinngemäß mit der Maßgabe, dass beim Einsatz eines flexiblen Systems, wie zB einer Verkehrsbeeinflussungsanlage, die Zusatztafel auch an anderer Stelle des Anzeigenquerschnitts, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Zeichen gemäß § 50 Z 16 StVO 1960, angebracht werden kann. Der jeweilige Straßenerhalter hat für die Kundmachung zu sorgen. Anordnungen gemäß Abs. 1, die flächenhaft für ein bestimmtes Gebiet gelten und nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand mit Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 StVO 1960 kundgemacht werden können, können im Landesgesetzblatt kundgemacht werden. Der Inhalt dieser Anordnungen ist auf der Internetseite des Landes für jedermann zugänglich zu machen. Anordnungen des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, die im gesamten Bundesgebiet gelten, können durch Kundmachung im Bundesgesetzblatt kundgemacht werden. Der Inhalt dieser Anordnungen ist auf der Internetseite des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für jedermann zugänglich zu machen. Auf den Inhalt von solchen Anordnungen, die ausschließlich im Landes- oder Bundesgesetzblatt kundgemacht werden, ist jedenfalls mittels Hinweisschildern ausreichend aufmerksam zu machen.

(6a) Der Landeshauptmann kann für bestimmte Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen), die bereits mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß § 44 Abs. 1a StVO 1960 ausgestattet sind, für den Fall zu erwartender Überschreitungen von Grenzwerten gemäß Anlage 1 und 2 oder einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 durch Verordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen festlegen, die auf Grund der örtlichen, topographischen, meteorologischen und luftschadstoffrelevanten Gegebenheiten zur Hintanhaltung der Grenzwertüberschreitungen notwendig sind; in diesem Fall sind die Kosten der Adaptierung des Verkehrsbeeinflussungssystems und zusätzliche Betriebskosten dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) vom Land zu ersetzen. Der Landeshauptmann kann eine derartige Verordnung auch für Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz, die nicht mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß § 44 Abs. 1a StVO 1960 ausgestattet sind, erlassen; dies falls sind die Errichtungs- und Betriebskosten des Verkehrsbeeinflussungssystems anteilmäßig zwischen Bund (Bundesstraßenverwaltung) und dem Land gemäß dem voraussichtlichen Verwendungszweck der Verkehrsbeeinflussungsanlage aufzuteilen.

(6b) In der Verordnung gemäß Abs. 6a sind festzusetzen:

1. der Streckenabschnitt, auf dem die Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten sollen,
2. die Höhe der Geschwindigkeitsbeschränkungen, die bei zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen jeweils gelten sollen, und
3. die Parameter für die In- und Außerkraftsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen.

(6c) Die Kundmachung von Verordnungen gemäß Abs. 6a erfolgt mittels eines Verkehrsbeeinflussungssystems (§ 44 Abs. 1a StVO 1960). Der örtliche und zeitliche Umfang der von der Behörde verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird dabei durch die Anzeige der betreffenden Straßenverkehrszeichen mit der Wirkung bestimmt, als ob der örtliche und zeitliche Umfang von der Behörde bestimmt worden wäre.

(6d) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung die allgemeinen Kriterien festzulegen, auf deren Basis der Landeshauptmann die Parameter gemäß Abs. 6b Z 3 anordnet.

(7) Die Organe der Straßenaufsicht sind berechtigt, Personen, die gegen zeitliche und räumliche Beschränkungen verstoßen, am Lenken und an der Inbetriebnahme des Fahrzeuges zu hindern. Zu diesem Zweck sind, falls erforderlich, Zwangsmaßnahmen wie die Abnahme der Fahrzeugschlüssel, das Absperren oder die Einstellung des Fahrzeuges, das Anlegen technischer Sperren, die Abnahme des Führerscheines und dergleichen anzuwenden.

(8) Die in den §§ 98a, 98b, 98e StVO 1960, BGBl. Nr. 159 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 93/2009 sowie in § 134 Abs. 3b und Abs. 4a KFG 1967, BGBl. Nr. 267 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 149/2009, vorgesehenen Bestimmungen und technischen Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung können auch zur Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und von zeitlichen und räumlichen Beschränkungen des Verkehrs nach diesem Bundesgesetz herangezogen werden.“

34. Nach § 14 wird folgender § 14a samt Überschrift eingefügt:

„Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nach Abgasklassen

§ 14a. (1) An Kraftfahrzeugen, die aufgrund ihrer Einstufung in eine Abgasklasse von allfälligen Beschränkungen und Fahrverboten gemäß § 14 ausgenommen sind oder ausgenommen werden können, ist eine von außen erkennbare Kennzeichnung anzubringen, aus der ersichtlich ist, in welche Abgasklasse das jeweilige Fahrzeug fällt. Diese Abgasklassen-Kennzeichnung ist in Form eines Aufklebers bei Fahrzeugen mit Windschutzscheibe an der Innenseite der Windschutzscheibe dauerhaft und von außen gut lesbar anzubringen, bei Fahrzeugen ohne Windschutzscheibe in unmittelbarer Nähe der Begutachtungsplakette. Aus der Abgasklassen-Kennzeichnung muss eine Identifizierung des Fahrzeuges möglich sein.

(2) Die Abgasklassen-Kennzeichnung ist vom Erzeuger des Fahrzeuges oder seinem inländischen Bevollmächtigten gemäß § 29 Abs. 2 KFG 1967 beim Inverkehrbringen neuer Fahrzeuge anzubringen oder von gemäß § 57a KFG 1967 ermächtigten Stellen anzubringen oder auszufolgen, wenn entsprechende Nachweise erbracht werden, in welche Abgasklasse das Fahrzeug fällt. Kann nicht eindeutig belegt werden, in welche Abgasklasse das Fahrzeug fällt, so ist die Kennzeichnung für die niedrigere Klasse zu vergeben oder, wenn unklar ist, ob das Fahrzeug überhaupt in eine Abgasklasse fällt, die Ausfolgung oder Anbringung der Kennzeichnung zu versagen.

(3) Zur Herstellung der Abgasklassen-Kennzeichnungen werden die zur Herstellung von Begutachtungsplaketten gemäß § 57a Abs. 7 KFG 1967 berechtigten Hersteller ermächtigt. Die Hersteller der Abgasklassen-Kennzeichnung haben auf Grundlage der ihnen zur Verfügung gestellten Information für die korrekte Einstufung eines Kraftfahrzeuges in die entsprechende Abgasklasse Sorge zu tragen und diese Einstufung den für die Ausfolgung und Anbringung ermächtigten Stellen auf geeignete Weise zur Verfügung zu stellen. Die Abgasklassen-Kennzeichnungen dürfen nur an die zur Ausfolgung und Anbringung ermächtigten Stellen gemäß Abs. 2 geliefert werden.

(4) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat durch Verordnung die näheren Bestimmungen festzulegen, insbesondere über

1. Aussehen, Abmessungen und Beschaffenheit des Materials der Kennzeichnungen für die einzelnen Abgasklassen,
2. Art der Identifizierung des Fahrzeuges (Zuordnung der Kennzeichnung zu einem bestimmten Fahrzeug),
3. Preis der Kennzeichnungen und
4. Anbringungsort am Fahrzeug.“

35. In § 15 wird nach der Wortfolge „Anlagen gemäß § 2 Abs. 10 Z 3“ das Wort „und“ eingefügt.

36. § 15a lautet:

„§ 15a. Ausnahmen vom Verbot des Verbrennens von Materialien außerhalb von Anlagen gemäß dem Bundesluftreinhaltegesetz, BGBl. I Nr. 77/2010, können eingeschränkt oder aufgehoben werden, sofern die Ausnahmen nicht das Verbrennen von schädlingsbefallenen biogenen Materialien betreffen.“

37. § 16 lautet:

„§ 16. (1) Bei Überschreitungen des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a um mehr als 10 µg/m³ oder bei mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwerts für PM₁₀ gemäß Anlage 1a und wenn zu erwarten ist, dass trotz Anordnung und Umsetzung von Maßnahmen gemäß §§ 13 bis 15 in der Fassung dieses Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2010 weitere Überschreitungen des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a um mehr als 10 µg/m³ oder mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwerts für PM₁₀ gemäß Anlage 1a auftreten, sind unter Beachtung der Grundsätze des § 9b Maßnahmen anzuordnen. Dabei kommen unter anderem folgende Maßnahmen in Betracht:

1. Festlegung niedrigerer Emissionsgrenzwerte und/oder geringerer Massenströme als die in den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften oder darauf beruhenden behördlichen Anordnungen festgelegten. Diese Anordnungen müssen technisch möglich und verhältnismäßig sein;
2. Festlegung von Emissionsgrenzwerten und Massenströmen für Luftschadstoffe, deren Emissionen nach den jeweils anzuwendenden Verwaltungsvorschriften nicht begrenzt sind;
3. Beschränkungen oder Verwendungsverbote für bestimmte Brennstoffe oder Produktionsmittel mit besonders hohen spezifischen Emissionen, sofern die Versorgung mit Brennstoffen oder Produktionsmitteln mit geringen spezifischen Emissionen sichergestellt sowie der Einsatz prozesstechnisch möglich ist und nicht zu einer höheren Belastung der Arbeitnehmer führt;
4. zeitliche und räumliche Beschränkungen für Kraftfahrzeuge, ausgenommen die in Abs. 2 genannten Fahrzeuge; sowie
5. Verbote für Stoffe, Zubereitungen und Produkte, soweit dadurch die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer nicht beeinträchtigt wird.

Unter den selben Voraussetzungen wie bei Überschreitungen des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a um mehr als 10 µg/m³ oder bei mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwerts für PM₁₀ gemäß Anlage 1a sind bei Überschreitung der anderen in Anlage 1, 2 und 5 sowie einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 enthaltenen Immissionsgrenz- bzw. -zielwerte um mehr als 50 v.H. in mehr als einem Beurteilungszeitraum zusätzlich zu den in §§ 13 bis 15 vorgesehenen Maßnahmen die in Z 1 bis 5 vorgesehenen Maßnahmen anzuordnen.

(2) Ausgenommen von einem Fahrverbot gemäß Abs. 1 Z 4 sind jedenfalls Fahrzeuge gemäß § 14 Abs. 2 Z 1 und 5 sowie Fahrzeuge, die

1. der unternehmerischen Versorgung mit zur Befriedigung der notwendigen Bedürfnisse des täglichen Lebens dienenden verderblichen Waren,
2. der unaufschiebbaren landwirtschaftlichen Tätigkeit für eine gesicherte Nahrungsmittelproduktion oder
3. der Versorgung mit mobilen Hilfsdiensten dienen. Weitere Ausnahmen sind erforderlichenfalls vom Landeshauptmann festzulegen.

(3) Für die Kundmachung von Maßnahmen gemäß Abs. 1 Z 4 gilt § 14 Abs. 6.“

38. Nach § 18 wird folgender 5a. Abschnitt samt Überschrift eingefügt:

„5a. Abschnitt

Nationales Ziel für die Reduzierung des AEI
Programm für die Erreichung des nationalen Ziels für die Reduzierung des AEI

§ 19. (1) Die Bundesregierung hat ein Programm zur fortschreitenden Verminderung der nationalen Emissionen von PM_{2,5} bis 31. Dezember 2013 derart zu erstellen und umzusetzen, dass das nationale Ziel zur Reduzierung des AEI im Sinne des § 3b erreicht wird. Dieses Programm hat insbesondere auch Maßnahmen zu enthalten, die dazu beitragen, dass die Verpflichtung in Bezug auf den AEI gemäß § 3a eingehalten werden kann. Im Rahmen dieses Programms sind alle erforderlichen Maßnahmen festzulegen, die keine unverhältnismäßigen Kosten verursachen. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft führt die Koordinierung durch.

(2) Die Bundesregierung hat bis spätestens 31. Dezember 2017 das Programm gemäß Abs. 1 zu aktualisieren und zu überarbeiten. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft führt die Koordinierung durch.“

39. § 20 lautet:

„**§ 20.** (1) Anlagen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften des Bundes einer Genehmigungspflicht unterliegen, und der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes bedürfen keiner gesonderten luftreinhalterechtlichen Genehmigung und es gelten die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.

(2) Emissionen von Luftschadstoffen sind nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen.

(3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM₁₀ gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung

- des um 10 µg/m³ erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM₁₀ gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM_{2,5} gemäß Anlage 1b,
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Grenzwertes für Blei in PM₁₀ gemäß Anlage 1a oder
- eines Grenzwertes gemäß Anlage 5b

vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder
2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms gemäß § 9a oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.

(4) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 gelten nicht für

1. Anlagen, die der Gewerbeordnung 1994, dem Emissionsschutzgesetz für Kesselanlagen oder dem Mineralrohstoffgesetz unterliegen,
2. mobile technische Einrichtungen, Maschinen und Geräte im Sinne des § 2 Abs. 10 Z 2.

(5) Für Anlagen, die gemäß Abs. 3 genehmigt wurden, sind innerhalb von 5 Jahren ab dem Zeitpunkt der Genehmigung keine Maßnahmen gemäß § 16 anzuordnen.“

40. § 21 Abs. 2 lautet:

„(2) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kann mit Verordnung bestimmte Kategorien von Anlagen, die gemäß Abs. 1 genehmigungspflichtig sind, hinsichtlich ihrer Art, Produktionskapazität, thermischen Leistung oder Massenströme festlegen. In der Verordnung können auch Genehmigungsvoraussetzungen, insbesondere der Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002), für die genehmigungspflichtigen Anlagen oder Anlagenteile, insbesondere für Biogasanlagen, festgelegt werden. Bei der Erlassung dieser Verordnung ist von den Grundsätzen des § 9b auszugehen.“

41. Die Überschrift von § 21a lautet:

„Genehmigung für IPPC-Anlagen“

42. § 21a Abs. 1 lautet:

„(1) Anlagen, die in Anhang I der Richtlinie 2008/1/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung der

Umweltverschmutzung (IPPC-Richtlinie), ABl. Nr. L 24 vom 15. Jänner 2008 S. 8, genannt sind und keiner bundesgesetzlichen Genehmigungspflicht hinsichtlich der Luftreinhaltung unterliegen, bedürfen bei Errichtung oder wesentlicher Änderung einer Genehmigung nach diesem Bundesgesetz. Die zuständige Behörde ist die Bezirksverwaltungsbehörde.“

43. § 23 lautet:

„§ 23. (1) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat alle drei Jahre, erstmals 2000, dem Nationalrat einen schriftlichen Bericht über

1. den Zustand, die Entwicklung und die Prognose der Immissionen von Luftschadstoffen, für die in den Anlagen 1, 2 und 5b oder in einer Verordnung nach § 3 Abs. 5 Immissionsgrenz- oder -zielwerte festgelegt sind,
2. den Zustand, die Entwicklung und die Prognose der Emissionen, die nach diesem Bundesgesetz erhoben werden, und
3. den Erfolg der nach diesem Bundesgesetz getroffenen Maßnahmen

vorzulegen.

(2) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat der Europäischen Kommission Berichte gemäß Art. 27 der Richtlinie 2008/50/EG und gemäß Art. 5 der Richtlinie 2004/107/EG über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft, ABl. Nr. L 23 vom 26. Jänner 2005 S. 3, zu übermitteln.

(3) Werden im Rahmen der Berichtspflichten der Abs. 1 und 2 Informationen, insbesondere über Pläne, Programme und Maßnahmen, benötigt, so hat der Landeshauptmann diese in geeigneter Weise dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Verfügung zu stellen.“

44. § 27 lautet:

„§ 27. Die Begrenzung der Emissionen aus Heizungsanlagen (§ 2 Abs. 12) zur Erreichung der Ziele dieses Bundesgesetzes (§ 1) erfolgt durch landesrechtlich festzulegende Maßnahmen.“

45. § 30 Abs. 1 lautet:

„(1) Sofern die Tat nicht den Tatbestand einer mit gerichtlicher Strafe bedrohten Handlung bildet, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist zu bestrafen

1. mit Geldstrafe bis zu 36 340 Euro, wer einen gemäß § 13a Abs. 2 erteilten Auftrag nicht oder nicht fristgerecht befolgt oder eine Anlage gemäß § 21a Abs. 1 oder eine Anlage gemäß einer Verordnung nach § 21 ohne Genehmigung errichtet oder eine wesentliche Änderung vornimmt;
2. mit Geldstrafe bis zu 7 270 Euro, wer einer Anordnung in einer Verordnung nach § 10, ausgenommen Anordnungen gemäß §§ 14 und 16 Abs. 1 Z 4, oder nach § 13 Abs. 3, den Bestimmungen des § 21a Abs. 4 und 6 oder einer Anordnung gemäß § 26b Abs. 2 zuwiderhandelt oder wer zur Erlangung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 14 Abs. 2 Z 4 falsche Angaben macht oder eine Kennzeichnung gemäß § 14 Abs. 4 oder § 14a Abs. 4 missbräuchlich verwendet;
3. mit Geldstrafe bis zu 3 630 Euro, wer
 - a) einem Auftrag der Behörde zur Vorlage eines Sanierungskonzepts gemäß § 13a Abs. 1 nicht oder nicht fristgerecht nachkommt,
 - b) die Erteilung von Auskünften gemäß §§ 9 Abs. 3 und 25 verweigert oder die Auskünfte nicht fristgerecht erteilt,
 - c) eine gemäß § 25 vorgesehene Emissionserklärung nicht oder nicht fristgerecht abgibt,
 - d) die Organe der zuständigen Behörden an der Ausübung der in § 26 vorgesehenen Kontrollbefugnisse hindert,
 - e) einer Aufzeichnungs- oder Meldepflicht gemäß § 21a Abs. 5 nicht nachkommt,
 - f) einer Genehmigungsvoraussetzung gemäß § 21 Abs. 2 zuwiderhandelt;
4. mit Geldstrafe bis zu 2 180 Euro, wer einer gemäß §§ 14 und 16 Abs. 1 Z 4 erlassenen und entsprechend kundgemachten Anordnung gemäß § 10 zuwiderhandelt.

Bei einer Verwaltungsübertretung im Sinne der Z 4 kann im Fall von Überschreitungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung eine Organstrafverfügung (§ 50 VStG) in Höhe von 50 Euro verhängt werden, sofern die Überschreitung nicht mehr als 30 km/h beträgt. Im Fall von Übertretungen von zeitlichen und räumlichen Beschränkungen kann eine Organstrafverfügung in Höhe von 70 Euro verhängt werden.“

46. Nach § 31 wird folgender § 31a samt Überschrift eingefügt:

„**Amtsbeschwerde**

§ 31a. Der Landeshauptmann ist berechtigt, gegen Bescheide des Unabhängigen Verwaltungssenats in Berufungsverfahren gegen Bescheide gemäß § 30 Beschwerde wegen Rechtswidrigkeit an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.“

47. § 33 lautet:

„§ 33. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut:

1. hinsichtlich der §§ 19, 22, 28 und 29 die Bundesregierung,
2. hinsichtlich der § 3 Abs. 6, § 13 Abs. 3 und Anlage 1a der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend,
3. hinsichtlich des § 14 Abs. 1 und 6d der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technik, und
4. im Übrigen der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.“

48. In § 34 werden nach den Worten „Kohlenmonoxid in der Luft“ die Worte „umgesetzt, sofern und solange sie nicht durch die RL 2008/50/EG aufgehoben wurden. Darüber hinaus werden durch dieses Bundesgesetz“ und nach den Worten „Pläne und Programme“ die Worte „sowie die Richtlinie 2008/50/EG“ eingefügt.

49. Nach Artikel VII Abs. 6 wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) Das Inhaltsverzeichnis zu Art. I, Art. I § 1 Abs. 1, § 2, § 3 samt Überschrift, § 3a samt Überschrift, § 3b samt Überschrift, § 4, § 5 Abs. 1 und 2, § 7, § 8, § 9 Abs. 3, § 9a, § 9b Z 4, § 9c Abs. 7, § 10, § 13, § 13a Abs. 1, § 14 samt Überschrift, § 14a samt Überschrift, § 15, § 15a, § 16, 5a. Abschnitt, § 20, § 21 Abs. 2, die Überschrift zu § 21a, § 21a Abs. 1, § 22, § 23, § 24, § 27, § 28 Abs.1, § 30 Abs. 1, § 31a samt Überschrift, § 33 und § 34 sowie die Anlagen 1, 4, 5 und 8 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2010 treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung des genannten Bundesgesetzes in Kraft; gleichzeitig tritt § 10a samt Überschrift außer Kraft.“

50. Nach der Überschrift „Anlage 1: Konzentration“ wird die Überschrift „Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte“ eingefügt.

51. In Anlage 1a lautet die Fußnote *2:

„*2) Der Immissionsgrenzwert von 30 µg/m³ ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt 30µg/m³ bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um 5 µg/m³ verringert. Die Toleranzmarge von 10 µg/m³ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von 5 µg/m³ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2010. Im Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Wirkung der Toleranzmarge für die Jahre 2010 und 2011 durchzuführen. Auf Grundlage dieser Evaluierung hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen.“

52. Nach dem Text der bisherigen Anlage 1 wird folgende Anlage 1b samt Überschrift angefügt:

„Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für PM_{2,5}“
zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von PM_{2,5} gilt der Wert von 25 µg/m³ als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von 25 µg/m³ ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten. Die Toleranzmarge von 20% für diesen Grenzwert wird ausgehend vom 11. Juni 2008 am folgenden 1. Jänner und danach alle 12 Monate um einen jährlich gleichen Prozentsatz bis auf 0% am 1. Jänner 2015 reduziert.“

53. In der Überschrift zu Anlage 4 wird der Ausdruck „Abs. 2a“ durch den Ausdruck „Abs. 2“ ersetzt.

54. In der Überschrift zu Anlage 5 wird der Ausdruck „Abs. 2b“ durch den Ausdruck „Abs. 3“ ersetzt.

55. In Anlage 5a wird nach dem Ausdruck „Anlage 5a:“ die Überschrift „Zielwert für Stickstoffdioxid“ angefügt. Z 1 und die Bezeichnung „2.“ entfallen.

56. Nach Anlage 5b wird folgende Anlage 5c samt Überschrift angefügt:

„Anlage 5c: Zielwert für PM_{2,5}“

Als Zielwert der Konzentration von PM_{2,5} gilt der Wert von 25 µg/m³ als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert).“

57. Nach Anlage 7 wird folgende Anlage 8 angefügt:

„Anlage 8: Verpflichtung in Bezug auf den AEI“
zu § 3 Abs. 4, § 3a, § 7 Abs. 2 und § 9a Abs. 2

Als Verpflichtung in Bezug auf den AEI (§ 2 Abs. 23) gilt der Wert von 20 µg/m³. Der AEI wird berechnet als Durchschnittswert über alle Jahresmittelwerte der Messstellen, die gemäß der Verordnung gemäß § 4 zur Berechnung des AEI herangezogen werden.

Die Ausweisung der Überschreitung nach § 7 Abs. 2 wird für die folgenden Jahre geprüft und durchgeführt (die erste

Prüfung wird ausnahmsweise nicht über einen Drei-, sondern über einen Zweijahreszeitraum durchgeführt):

1. 2009, 2010
2. 2009, 2010, 2011
3. 2010, 2011, 2012
4. 2011, 2012, 2013
5. 2012, 2013, 2014
6. 2013, 2014, 2015

Zur Berechnung der einzelnen Verpflichtungen wird folgender Algorithmus herangezogen:

(1) Die Durchschnittsmesswerte – berechnet über die jeweiligen Jahre – werden für alle Messstationen aufsteigend angeordnet. Die Zahl der Messstellen insgesamt ist g, die Zahl der Messstellen mit einem Durchschnittswert von maximal 20 µg/m³ ist r.

(2) Beginnend mit der Messstelle mit dem niedrigsten Durchschnittsmesswert über 20 µg/m³ wird für jedes j
j = r+1, r+2, ..., g
der Reihe nach folgende Berechnung durchgeführt:

$$X_j = \frac{M_j - 20}{M_j}$$

Mj ... Durchschnittsmesswert über die jeweiligen Jahre an der Station j

$$S_j = \frac{1}{g} \left\{ \sum_{i=1}^r M_i + (1 - X_j) \sum_{i=j}^g M_i + 20 (j - r - 1) \right\}$$

(3) Nach jeder einzelnen Berechnung wird eine Fallunterscheidung durchgeführt:

(a) $S_j < 20$. In diesem Fall können die zu erreichenden Durchschnittswerte für 2013, 2014 und 2015 durch Senken der berechneten Durchschnittswerte der Messstationen von über 20 µg/m³ um den gleichen %-Satz derart verringert werden, dass der Durchschnitt 2013, 2014 und 2015 über alle Messstationen 20 µg/m³ beträgt:

$$p = 1 - \left\{ \frac{20g - \sum_{i=1}^r M_i - 20(j - r - 1)}{\sum_{i=j}^g M_i} \right\}$$

Die zu erreichenden Durchschnittswerte für 2013, 2014 und 2015 sind dann um je 100p % geringer als die jeweiligen Durchschnittswerte im Zeitraum der Überschreitung.

(b) $S_j = 20$. In diesem Fall sollen die zu erreichenden Durchschnittswerte für 2013, 2014 und 2015 um 100 Xj % unter die jeweiligen Durchschnittswerte im Zeitraum der Überschreitung gesenkt werden.

(c) $S_j > 20$. In diesem Fall beträgt der für die Messstelle j zu erreichende Durchschnittswert für 2013, 2014 und 2015 20 µg/m³ und die Berechnung wird für die nächste Messstelle (j+1) nochmals durchgeführt.“

Artikel II

Änderung des Bundesluftreinhaltegesetzes und Aufhebung des Bundesgesetzes über das Verbot des Verbrennens biogener Materialien außerhalb von Anlagen

Das Bundesluftreinhaltegesetz, BGBl. I Nr. 137/2002, zuletzt geändert durch die SPG-Novelle 2005, BGBl. I Nr. 151/2004, wird wie folgt geändert:

1. Der Titel lautet:

„Bundesgesetz über das Verbrennen von Materialien außerhalb von Anlagen (Bundesluftreinhaltegesetz - BLRG)“

2. Nach § 1 wird folgender § 1a samt Überschrift eingefügt:

„Begriffsbestimmungen

§ 1a. (1) Materialien im Sinne dieses Bundesgesetzes sind sowohl biogene als auch nicht biogene unbehandelte Materialien, wobei

1. Biogene Materialien im Sinne dieses Bundesgesetzes unbehandelte Materialien pflanzlicher Herkunft, insbesondere Stroh, Holz, Rebholz, Schilf, Baumschnitt, Grasschnitt und Laub und
2. nicht biogene Materialien im Sinne dieses Bundesgesetzes insbesondere Altreifen, Gummi, Kunststoffe, Lacke, synthetische Materialien, nicht naturbelassenes (behandeltes) Holz, Verbundstoffe und sonstige Stoffe, deren

Verbrennung außerhalb dafür bestimmter Anlagen die Luft verunreinigt,
sind.

(2) Eine Anlage im Sinne dieses Bundesgesetzes ist jede technische oder bauliche Einrichtung, die für die Verbrennung der jeweiligen Materialien bestimmt und rechtlich zugelassen ist und dabei eine Reduktion der Luftschadstoffe im Vergleich zum offenen Verbrennen bewirkt.

(3) Lagerfeuer, und Grillfeuer im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Feuer, die ausschließlich mit trockenem unbehandeltem Holz oder mittels Holzkohle beschickt werden.

(4) Feuer im Rahmen von Brauchtumsveranstaltungen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Feuer, die ausschließlich mit biogenen Materialien beschickt werden.

(5) Abflammen im Sinne dieses Bundesgesetzes ist eine Hitzebehandlung von bewachsenen oder unbewachsenen Böden, wobei Schadorganismen zerstört werden, ohne dabei zu verbrennen.

(6) Räuchern im Sinne dieses Bundesgesetzes ist das Abbrennen von stark rauchendem Rebholz oder Stroh zur direkten Frostbekämpfung im Obst- oder Weingarten.“

3. In § 2 Abs. 2 wird die Wortfolge „durch üble Gerüche“ durch die Wortfolge „ durch Rauch und üble Gerüche“ und die Wortfolge „Bloß geringfügige Geruchsentwicklung“ durch die Wortfolge „Bloß geringfügige Geruchs- und Rauchentwicklung“ ersetzt.

4. § 3 samt Überschrift lautet:

„Verbrennen von Materialien außerhalb von Anlagen

§ 3. (1) Sowohl das punktuelle als auch das flächenhafte Verbrennen von biogenen Materialien sowie das Verbrennen nicht biogener Materialien außerhalb dafür bestimmter Anlagen ist verboten.

(2) Im Falle des Verstoßes gegen Abs. 1 hat die Bezirksverwaltungsbehörde dem Verpflichteten das unverzügliche Löschen des Feuers aufzutragen und bei Nichtbefolgung des Auftrags die Löschung gegen Ersatz der Kosten durch den Verpflichteten nötigenfalls unverzüglich durchführen zu lassen.

(3) Vom Verbot des Abs. 1 ausgenommen sind

1. das Verbrennen im Freien im Rahmen von Übungen zur Brand- und Katastrophenbekämpfung des Bundesheeres und der Feuerwehren sowie der von den Feuerwehren durchgeführten Selbstschutzausbildung von Zivilpersonen,
2. Lagerfeuer,
3. Grillfeuer,
4. das Abflammen im Sinne des § 1a Abs. 5 im Rahmen der integrierten Produktion bzw. biologischen Wirtschaftsweise und
5. das punktuelle Verbrennen von geschwendetem Material in schwer zugänglichen alpinen Lagen zur Verhinderung der Verbuschung.

(4) Der Landeshauptmann kann mit Verordnung zeitliche und räumliche Ausnahmen vom Verbot des Verbrennens biogener Materialien für

1. das Verbrennen von schädlings- und krankheitsbefallenen Materialien, wenn dies zur wirksamen Bekämpfung von Schädlingen und Krankheiten unbedingt erforderlich und keine andere ökologisch verträgliche Methode anwendbar ist,
2. das Räuchern im Obst- und Weingartenbereich als Maßnahme des Frostschutzes,
3. Feuer im Rahmen von Brauchtumsveranstaltungen,
4. das Abbrennen von Stroh auf Stoppelfeldern, wenn dies zum Anbau von Wintergetreide oder Raps unbedingt erforderlich ist, sofern eine Verrottung des Strohs im Boden auf Grund von Trockenheit nicht zu erwarten ist,
5. das Verbrennen von Rebholz in schwer zugänglichen Lagen im Monat April und
6. das punktuelle Verbrennen biogener Materialien, das auf Grund von Lawinenabgängen die Nutzbarkeit von Weideflächen in schwer zugänglichen alpinen Lagen beeinträchtigt,

zulassen.

(5) Sofern keine Verordnung gemäß Abs. 4 besteht, kann die Bezirksverwaltungsbehörde auf Antrag mit Bescheid zeitliche und räumliche Ausnahmen vom Verbot gemäß § 3 Abs. 1 für das Verbrennen von biogenen Materialien gemäß Abs. 4 Z 1 und das Verbrennen von Rebholz in schwer zugänglichen Lagen zulassen.

(6) Der Landeshauptmann und die Bezirksverwaltungsbehörde haben bei Anordnungen gemäß Abs. 4 bzw. 5 Sicherheitsvorkehrungen vorzusehen, die eine Gefährdung oder unzumutbare Belästigung der Bevölkerung hintanhaltend.“

5. § 4 Abs. 2 entfällt.

6. § 7 samt Überschrift lautet:

„Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften

§ 7. (1) Die in anderen bundes- und landesrechtlichen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen über die Reinhaltung der Luft und feuerpolizeiliche Bestimmungen werden durch dieses Gesetz nicht berührt; insbesondere bleiben Verordnungen des Landeshauptmannes, die auf Grund des Bundesgesetzes über das Verbot des Verbrennens biogener Materialien außerhalb von Anlagen, BGBl. Nr. 405/1993, erlassen wurden, für die Dauer von drei Jahren ab Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2010 weiterhin in Geltung.

(2) Bei Einsätzen des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 des Wehrgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 146, in der jeweils geltenden Fassung, bei der unmittelbaren Vorbereitung solcher Einsätze sowie bei einsatzähnlichen Übungen des Bundesheeres sind Luftverunreinigungen tunlichst zu vermeiden. Im Übrigen unterliegen solche Einsätze und deren unmittelbare Vorbereitung sowie solche einsatzähnlichen Übungen nicht diesem Bundesgesetz.

(3) Die §§ 40 bis 45 des Forstgesetzes 1975, BGBl. Nr. 440, in der jeweils geltenden Fassung, sowie die auf Grund dieser Bestimmungen ergangenen Verordnungen werden durch dieses Bundesgesetz nicht berührt.

(4) Ausnahmen, welche gemäß § 3 Abs. 4 und 5 gewährt wurden, gelten nicht:

1. in einem Ozonüberwachungsgebiet im Sinne des § 1 des Ozongesetzes, BGBl. I Nr. 34/2003, in der jeweils geltenden Fassung, im Fall der Überschreitung der Ozon-Informations- oder Alarmschwelle. Der Zeitraum der Überschreitung wird durch die Verlautbarung durch den Landeshauptmann nach § 8 des Ozongesetzes und die Verlautbarung der Entwarnung nach § 10 des Ozongesetzes bestimmt.
2. in einem Gebiet, in dem Alarmwerte gemäß Anlage 4 des Immissionsschutzgesetzes-Luft überschritten sind.“

7. In § 8 Abs. 1 Z 2 wird die Wortfolge „nicht biogene Materialien“ durch die Wortfolge “biogene oder nicht biogene Materialien“ ersetzt.

8. In § 8 Abs. 1 wird der Punkt am Ende der Z 3 durch einen Strichpunkt ersetzt; folgende Z 4 wird angefügt:

”
4. einer Anordnung gemäß § 3 Abs. 4 und 5 zuwiderhandelt.“

9. Die Überschrift zu § 10 lautet:

„Inkrafttreten; Außerkrafttreten“

10. Dem bisherigen Text des § 10 wird die Absatzbezeichnung „(1)“ vorangestellt; folgender Abs. 2 wird angefügt:

„(2) Der Titel, § 1a samt Überschrift, § 2 Abs. 2, die §§ 3 und 7 samt Überschriften, § 8 Abs. 1 Z 2 bis 4, die Überschrift zu § 10 sowie § 10 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2010 treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung des genannten Bundesgesetzes in Kraft; gleichzeitig treten § 4 Abs. 2 sowie das Bundesgesetz über das Verbot des Verbrennens biogener Materialien außerhalb von Anlagen, BGBl. Nr. 405/1993, außer Kraft.“

**Fischer
Faymann**

www.ris.bka.gv.at



BMVIT - IV/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
DVR 0000175
E-Mail: st4@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-179.340/0003-IV/ST4/2011

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Gruppe Straße

Wien, am 23.11.2011

Betreff: Sitzung - Beirat für historische Fahrzeuge

In der Anlage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Protokoll der Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge vom 17. November 2010.

Die Ausführungen in diesem Protokoll basieren auf den Ergebnissen dieser Sitzung und finden entsprechende Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Beilage

Für die Bundesministerin:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

Ing. Helmut Reitbauer
Tel.: +43 (1) 71162 65 5517
Fax: +43 (1) 71162 65 65517
E-Mail: helmut.reitbauer@bmvit.gv.at

P r o t o k o l l z u r S i t z u n g d e s B e i r a t e s f ü r H i s t o r i s c h e F a h r z e u g e

am: 17. November 2010 in: St.Pölten

1.) Entwicklung bezüglich der Verordnung zum IG-Luft:

Der derzeitige Stand zum Thema IG-Luft ist nicht ganz im Sinne des bmvit.

Das bmvit befürwortet eine eigene Kennzeichnung der historischen Fahrzeuge.

Das Lebensministerium sieht jedoch keine eigene Kennzeichnung zur Identifikation als historisches Fahrzeug vor.

Der Kurzbericht des Lebensministeriums zur Entwicklung der Kennzeichnung nach Abgasklassen umfasst Folgendes:

Der erste Entwurf hat noch die Kennzeichnung als historische Fahrzeuge beinhaltet. Der Vertreter des Lebensministeriums dankte für die umfassenden Stellungnahmen aus der „Historischen Szene“. Doch gibt es aktuell fast keine Ausnahmen mehr, was auch zum Verlust der Ausnahme für historische Fahrzeuge führte. Die Kennzeichnungsverordnung befindet sich im Stellungnahme-Verfahren. Der Wunsch war die Anzahl der Plaketten möglichst niedrig zu halten. Da keine bundesweite Ausnahme für historische Fahrzeuge vorgesehen ist, ist es auch nicht notwendig eine eigene Plakette vorzusehen.

Jenen Aufkleber wieder in die Verordnung aufzunehmen erscheint derzeit unmöglich.

Es wird kurzfristig vermutlich keine Zone mit speziellen Fahrverboten geben. Der politische Vorstoß der ersten Stunde ist demnach abgekühlt.

Da historische Fahrzeuge in der Verordnung zum IG-Luft keine Berücksichtigung finden, stellt sich die Frage ob und wie eine Kennzeichnung im KFG 1967 erfolgen könnte. Eine Möglichkeit wäre es, dass die grüne Begutachtungsplakette zukünftig zur Kennzeichnung historischer Fahrzeuge herangezogen wird.

Der historische Beirat beschließt ein Schreiben an die Frau Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie an den Herrn Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu richten. (siehe Beilage)

2.) Zollbeschränkungen:

In der EU gilt als Grundlage die Einstufung eines Fahrzeuges als historisch in der Position 9705 des Zollformulars. Der historische Wert und die Seltenheit gelten hierfür als Basis für das Sachverständigengutachten. Daran knüpfen folgende Abgaben welche beim Import eines Fahrzeuges zu entrichten sind: Zoll, Umsatzsteuer, CO₂-Steuer und NOVA

Knackpunkt für die Bemessung ist die Zolltarifizierung. NOVA und Umsatzsteuer werden an der Zolleinstufung bemessen.

Für Informationen zu finanztechnischen Angelegenheiten wird an das Bundesministerium für Finanzen sowie an die jeweiligen Finanzämter verwiesen.

3.) Allfälliges:

- *Kennzeichenformate:*

Es wird der Wunsch ausgesprochen alle bestehenden Kennzeichenformate wahlweise für historische Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Da in dieser Angelegenheit gerade ein Verfahren beim Verwaltungsgerichtshof läuft, gilt es vorerst dessen Ausgang abzuwarten.

- *Historische Nutzfahrzeuge:*

Historische Nutzfahrzeuge sollten von diversen Verboten wie den Wochenendfahrverbot und begleitenden Fahrverboten befreit werden. Besonders wichtig wäre der § 42 StVO.

- *Bereifung von historischen Fahrzeugen :*

Es ergibt sich die Problematik der eindeutigen Zuordnung für die Umschlüsselung. Die WKO wird gemeinsam mit den Importeuren eine neue Liste erstellen.

- *Ablastung von historischen Nutzfahrzeugen :*

Es wird der Wunsch geäußert die Ablastungsregeln für Schausteller auch für historische Fahrzeuge anzuwenden.

Beilage nachstehend:



BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175 email:
st4@bmvit.gv.at



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

St. Pölten, am 17.11.2010

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Mitglieder des im §131b KFG 1967 definierten Beirates für historische Fahrzeuge haben in der Sitzung vom 17.11.2010 folgenden Beschluss gefasst:

Die historischen Fahrzeuge sind im Kraftfahrzeuggesetz 1967 eindeutig definiert. Im Rahmen dieser Definition ist deren Verwendung auch erheblich eingeschränkt (Anzahl der Fahrtage maximal 120 Tage pro Jahr). Jene Fahrzeuge, welche die strengen Auflagen zur Einstufung als historisches Fahrzeug erfüllen, stellen nur einen geringen Bruchteil der in Österreich zugelassenen Fahrzeuge mit einem Alter über 30 Jahr dar.

Um die Erhaltung und Darstellung des technischen Fahrzeugkulturgutes, welches einen wesentlichen Aspekt der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung des 20. Jahrhunderts veranschaulicht, sicher zu stellen, ist der Betrieb dieser Fahrzeuge innerhalb eines sinnvollen rechtlichen Regelwerkes erforderlich.

Gleichzeitig ist unter den derzeit angedachten gesetzlichen Vorhaben ein erhöhter Verwaltungsaufwand im Bereich zu erteilender Ausnahmegenehmigungen z.B. für Veranstaltungen gegeben.

Daher erscheint notwendig:

- Eine Kennzeichnung von historischen Fahrzeugen, sowie
- Eine österreichweit koordinierte Ausnahme von Fahrverboten in Umweltzonen.

Der Beirat ersucht deshalb dringend, die dafür notwendigen legislativen Maßnahmen im Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) sowie in der Kennzeichnungsverordnung zu treffen bzw. in den in den Ländern zu erlassenden Verordnungen zu unterstützen.

Beirat für historische Fahrzeuge

Dipl. Ing. Georg Hönig

Dipl. Ing. Dieter Karl
(Vorsitzende)

Ing. Helmut Reitbauer



BMVIT - IV/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
DVR 0000175
E-Mail: st4@bmvit.gv.at

*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Gruppe Straße

GZ. BMVIT-179.340/0007-IV/ST4/2012

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.

An alle
Herren Landeshauptmänner

Wien, am 19. November 2012

Betreff: Sitzung - Beirat für historische Fahrzeuge

In der Anlage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Protokoll der Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge vom 24. November 2011. Die Ausführungen in diesem Protokoll basieren auf den Ergebnissen dieser Sitzung und finden entsprechende Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Beilage

Für die Bundesministerin:
Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:
Eva-Maria Kusolitsch
Tel.: +43 (1) 71162 65 5579
Fax: +43 (1) 71162 65 65579
E-Mail: eva.kusolitsch@bmvit.gv.at

Elektronisch gefertigt

Protokoll zur Sitzung des Beirates für Historische Fahrzeuge

am: 24. November 2011 in St.Pölten

1.) Entwicklungen bezüglich der Verordnung zum IG-Luft:

Seitens des Lebensministeriums ist keine Kennzeichnung bzw. generelle Ausnahme für historische Fahrzeuge vorgesehen.

Der Vertreter des Lebensministeriums berichtet kurz über den neuesten Stand: Die Verordnung ist fertig. Die Problematik einer Ausnahmegenehmigung für historische Fahrzeuge wurde ministeriumsintern diskutiert, jedoch letztlich nicht umgesetzt. Es wird nur die Möglichkeit gesehen, eine Kennzeichnung für historische Fahrzeuge im Kraftfahrzeuggesetz vorzusehen, welche den Vorteil hätte, dass diese auch von Laien erkannt wird.

Seitens der Beiratsmitglieder wird die Einführung einer Kennzeichnung für historische Fahrzeuge im KFG positiv gesehen. Dies würde den Trend zur Eintragung des historischen Fahrzeuges in die Genehmigungsdokumente bereits zugelassener Fahrzeuge verstärken, wodurch sichergestellt wird, dass die Vorgaben an Originalität und Erhaltungszustand erfüllt werden.

Andiskutiert wird eventuell eine andere als die bisher verwendete Farbe (weiß, grün) der Begutachtungsplakette dafür zu verwenden.

2.) Reifenliste:

Auf Basis der in Deutschland für Umrüstungen von Diagonal auf Radial Reifen verwendeten Liste (deutsches Verkehrsblatt 12 – 1970) soll eine für Österreich gültige Liste erarbeitet werden, die im Rahmen des Änderungserlasses eine Freistellung von der Anzeigepflicht gewährleisten soll.

3.) Einzelfälle:

Es wurde eine Reihe von Einzelfällen besprochen bei denen bei der Genehmigung als historisches Fahrzeug Fragen aufgetreten sind.

Nicht zeitgenössische Lackierung: Ein komplett entlacktes Fahrzeug der Marke Dodge Baujahr 1946 wurde anschließend nur mit Klarlack lackiert. Da diese Lackierung nicht den zeitgenössischen Eindruck vermittelt, ist die Anerkennung als historisches Fahrzeug in diesem Fall nicht möglich.

Nach der Seite gerichtete Sitze: Bei einem Militärfahrzeug mit nach der Seite gerichteter Sitze können diese auch weiterhin verbleiben, wenn diese Sitze im ursprünglichen Zustand vorhanden waren. Es können sich jedoch Einschränkungen hinsichtlich der Anzahl sowie eventuell erforderliche Nachrüstpflichten (Lehne und Sitz gepolstert, Haltegriffe oder Schlaufen) ergeben.

Cabrio-Umbau: ein Porsche 911 Targa wurde zu einem Vollcabrio umgebaut. Eine Einstufung als historisches Fahrzeug ist nur möglich, wenn nachgewiesen wird, dass es sich um einen historisch korrekten Umbau handelt der in dieser Form bereits vor 30 Jahren an typgleichen Fahrzeugen vorgenommen wurde.

Toyota Landcruiser mit Umbauten (Fahrwerkshöherlegung, Breitreifen): Eine Eintragung als historisches Fahrzeug wurde abgelehnt, weil nicht zweifelsfrei nachgewiesen werden konnte, dass die vorgenommenen Änderungen zeitgenössisch sind. Eine Anerkennung als historisches Fahrzeug kann erst nach entsprechender Ergänzung des vorgelegten Gutachtens erfolgen.

4.) Allfälliges:

- **Ablastung historischer Nutzfahrzeuge:**
Es wird neuerlich der Wunsch geäußert die im KFG verankerten Ablastregeln für Schausteller auch für historische Nutzfahrzeuge vorzusehen.
 - **Asiatische Vespas:**
Derzeit werden in gehäufte Anzahl Motorroller aus asiatischen Ländern importiert, für die keine eindeutigen Nachweise über die Herkunft und das historische Erstzulassungsdatum vorgelegt werden können. Es wird vorgebracht, dass die klassische 125er Vespa original ein Eigengewicht von ca. 89 kg hatte, während Nachbauten ca. 100 kg auf die Waage bringen. Besonderes Augenmerk ist auch dem Bereich der Fahrgestellnummer zu widmen, da hier bereits mehrfach Manipulationen festgestellt werden mussten.
 - **Sachverständigenliste:**
Die Liste der Sachverständigen wird in der neuen Ausgabe von 19 auf 31 Sachverständige aufgestockt. Ab der Ausgabe 2013 werden nur noch jene Sachverständigen enthalten sein, die gerichtlich zertifiziert sind für die Fachgruppe 17.47 (historische Fahrzeuge, Restaurierung, Bewertung)
-



BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175 email:
st4@bmvit.gv.at

GZ.BMVIT-179.340/0006-IV/ST4/2013



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

St. Pölten, am 25.10.2013

Betreff: Protokoll zur Sitzung - Beirat für historische Fahrzeuge - 2012

In der Anlage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Protokoll der Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge vom 22. November 2012. Die Ausführungen in diesem Protokoll basieren auf den Ergebnissen dieser Sitzung und finden entsprechende Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Beilage

Mit freundlichen Grüßen

Für die Bundesministerin:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

Dipl.-Ing. Dieter Karl

Tel.: +43 (1) 71162 65 5716

Fax: +43 (1) 71162 65 65716

E-Mail: dieter.karl@bmvit.gv.at

Protokoll zur Sitzung des Beirates für Historische Kraftfahrzeuge

am: 22. November 2012 in St. Pölten

1.) Verordnung zum IG-Luft

Die Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung (BGBl. II Nr. 120/2012 und BGBl. II Nr. 248/2012) ist bereits veröffentlicht und seit 1. September 2012 in Kraft. Durch das Lebensministerium wurde zur Klärung offener Fragen ein Rundschreiben zur IG-L – Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung herausgegeben, welches auf der Ministeriumshomepage <http://www.lebensministerium.at> verfügbar ist. Für zugelassene Fahrzeuge werden die Plaketten durch gem. § 57a KFG 1967 ermächtigte Begutachtungsstellen ausgegeben. Es gibt dazu auch ein eigenes Informationsportal unter dem Link www.akkp.at. Die Anbringung einer Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette erfolgt freiwillig. Im IG-Luft sind derzeit keine Ausnahmen von Fahrverboten für historische Fahrzeuge vorgesehen. Gegenwärtig gibt es Fahrbeschränkungen für Lastkraftwagen nur in den Bundesländern Tirol, Niederösterreich und Steiermark. Der Beirat spricht sich nachdrücklich dafür aus, eine einheitliche Kennzeichnung historischer Fahrzeuge vorzusehen und historische Fahrzeuge generell von Fahrverboten gemäß dem IG-Luft auszunehmen.

2.) Wochenendfahrverbot für Lastkraftwagen

Das Wochenendfahrverbot stellt für historische Nutzfahrzeuge eine beträchtliche Hürde dar, da Veranstaltungen zur Darstellung des historischen Kulturgutes hauptsächlich an Wochenenden stattfinden und mit zusätzlichem bürokratischen Aufwand für die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen verbunden sind. Der Beirat spricht sich deshalb dafür aus, historische Nutzfahrzeuge in die generellen Ausnahmen vom Wochenendfahrverbot der Straßenverkehrsordnung aufzunehmen.

3.) Definition historischer Fahrzeuge

Die Europäische Union hat ein Verkehrssicherheitspaket vorgestellt, welches unter anderem auch eine Überarbeitung der Unionsvorschriften im Bereich der wiederkehrenden Begutachtung vorsieht. Der Verordnungsentwurf enthält auch eine Definition historischer Fahrzeuge. Der Beirat geht davon aus, dass die in Österreich getroffene Definition historischer Fahrzeuge sich bewährt hat und deshalb beibehalten werden soll. Auch eine wie bisher übliche zwei Jahres Frist für die wiederkehrende Begutachtung wird als sinnvoll erachtet und soll nicht verändert werden.

4.) Steuerliche Einstufung historischer Fahrzeuge

In der Vergangenheit kam es zu Unklarheiten bei der Einstufung historischer Fahrzeuge, da die Finanzbehörden Fahrzeuge, die als historisch im Sinne des KFG einzustufen sind, auf Grund restriktiver Anwendung des Zolltarif-Kodex für „erhaltungswürdige Fahrzeuge von historischer Bedeutung“ nicht von steuerlichen Abgaben befreite. Seitens des BMVIT wurde vorgebracht, dass zu diesem Thema bereits Gespräche mit dem Finanzministerium aufgenommen wurden. Ziel ist es, die im KFG verankerte Definition historischer Fahrzeuge auch für die steuerliche Betrachtung verbindlich zu machen. Die österreichische Definition entspricht jedenfalls den europäischen Vorgaben. Auch wird entsprechend den derzeitigen Festlegungen bei der Einstufung hinsichtlich der Originalität und dem historischem Erscheinungsbild ein besonders strenger Maßstab angelegt, der sich auch durch die im KFG vorgesehene Nutzungseinschränkung dokumentiert. Der Beirat für historische Fahrzeug ist gerne bereit das durch seine Mitglieder repräsentierte Know-How im Bereich historischer Fahrzeuge bei der Erstellung von Vorschriften in anderen Bereichen als dem KFG einzubringen und dabei unterstützend tätig zu sein.

5.) Einzelfälle

Angefragt wurde der Fall eines Ford Falcon Bj. 1974 der zu einer Replika des Filmautos aus „Mad Max“ umgebaut wurde. Da es sich dabei um eine nicht zeitgemäße Änderung handelt wird seitens des Beirates einer Einstufung als historisches Fahrzeug nicht zugestimmt.

6.) Allfälliges

- Ablastung historischer Nutzfahrzeuge:

Es wurde neuerlich der Wunsch geäußert die im KFG verankerten Ablastungsregeln für Schaustellerfahrzeuge auch historischen Fahrzeugen zugänglich zu machen.

- Historische Fahrzeuge für Sparteinsätze:

Fahrzeuge welche zwar die Baujahrgrenzen erreichen, die jedoch für Sparteinsätze mit nicht zeitgemäßen Zubehör ausgestattet wurden (z.B. Kevlarsitze), können nicht als historische Fahrzeuge eingestuft werden. Derartig umgerüstete Fahrzeuge sind wie „aktuelle“ Fahrzeuge für den Sparteinsatz zu behandeln. Die Änderungen sind dem jeweils zuständigen Landeshauptmann anzuzeigen. Die Eintragungsmöglichkeit hängt von Art und Umfang der getätigten Änderungen ab und kann entsprechende Auflagen bedingen.

- Sachverständige für historische Fahrzeuge:

In der Liste der historischen Fahrzeuge sind nur noch jene Sachverständigen enthalten, welche als gerichtlich beidete Sachverständige des Fachgebiets 17.47 (Historische Fahrzeuge, Restaurierung, Bewertung) genannt sind. Seitens der Bundesinnung der KFZ-Techniker wurde darauf aufmerksam gemacht, dass es für Sachverständige des Fachgebiets 17.11 (Kfz-Reparaturen, Havarieschäden, Bewertung) möglich ist, mittels eines Fachgespräches auch für das Fachgebiet 17.47 genannt zu werden.

Hinsichtlich der seitens der Bundesländer aufgezeigten Probleme bei der Anerkennung von Gutachten, wurde seitens der Wirtschaftskammer angeboten eine Arbeitsgruppe zu koordinieren die Vorgaben an ein Mustergutachten erarbeiten soll.

Als Arbeitsgruppenmitglieder sind vorgesehen KR Steinbacher (WKÖ), KR Nagl, Hr. Eder und Vertreter der Bundesländer Salzburg, Oberösterreich und Niederösterreich.

- Kennzeichenformate für historische Fahrzeuge:

Es wurde der Wunsch vorgebracht die bisher definierten Kennzeichenformate flexibler für historische Fahrzeuge nutzbar zu machen, falls eine Anbringung der bisherigen Formate am Fahrzeug aus Platzgründen nicht möglich ist. Seitens des BMVIT wurde dazu ausgeführt, dass dieser Wunsch bekannt ist, derzeit jedoch keine Veränderungen in diesem Bereich geplant sind.

Der Landeshauptmann von Niederösterreich hat am aufgrund des § 10 Abs. 1 des Immissionsschutzgesetzes – Luft, IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997 in der Fassung BGBl. I Nr. 77/2010, verordnet:

**Änderung der NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung
Feinstaub (PM10)**

Artikel I

Die NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (PM10), LGBl. 8103/1, wird wie folgt geändert:

1. § 1 lautet:

**„§ 1
Sanierungsgebiet**

(1) Das Sanierungsgebiet umfasst:

a) das Sanierungsgebiet Waldviertel:

- im Bezirk Gmünd die Gemeinde Schrems;
- im Bezirk Waidhofen an der Thaya die Gemeinde Vitis;
- im Bezirk Zwettl die Gemeinden Echsenbach, Groß Gerungs, Zwettl;

b) das Sanierungsgebiet Mostviertel:

- im Bezirk Amstetten die Gemeinden Amstetten, Kematen an der Ybbs, Winklarn, Zeillern;

c) das Sanierungsgebiet NÖ Mitte:

- die Stadt mit eigenem Statut St. Pölten;
- im Bezirk St. Pölten die Gemeinden Böheimkirchen, Kirchstetten, Neulengbach, Nussdorf ob der Traisen, Pyhra, Traismauer;
- im Bezirk Tulln die Gemeinden Absdorf, Kirchberg am Wagram, Königsbrunn am Wagram, Langenrohr, Michelhausen, Tulln an der Donau, Zwentendorf an der Donau;
- im Bezirk Krems die Gemeinde Paudorf;

d) das Sanierungsgebiet Weinviertel:

- im Bezirk Hollabrunn die Gemeinden Göllersdorf, Hollabrunn;
- im Bezirk Mistelbach die Gemeinden Laa an der Thaya, Mistelbach, Poysdorf, Staatz, Stronsdorf, Wilfersdorf;

e) das Sanierungsgebiet Industrieviertel:

- die Stadt mit eigenem Statut Wr. Neustadt;
- im Bezirk Baden die Gemeinden Leobersdorf, Traiskirchen, Trumau;
- im Bezirk Wr. Neustadt die Gemeinden Eggendorf, Felixdorf, Sollenau, Theresienfeld, Wöllersdorf-Steinabrückl;

f) das Sanierungsgebiet Wiener Umland:

- im Bezirk Bruck an der Leitha die Gemeinden Bad Deutsch-Altenburg, Bruck an der Leitha, Enzersdorf an der Fischa, Göttlesbrunn-Arbesthal, Götzendorf an der Leitha, Hainburg an der Donau, Haslau-Maria Ellend, Höflein, Petronell-Carnuntum, Rohrau, Scharndorf, Trautmannsdorf an der Leitha;

- im Bezirk Gänserndorf die Gemeinden Aderklaa, Andlersdorf, Deutsch-Wagram, Eckartsau, Engelhartstetten, Gänserndorf, Glinzendorf, Groß-Enzersdorf, Großhofen, Haringsee, Lasse, Leopoldsdorf im Marchfelde, Mannsdorf an der Donau, Marchegg, Markgrafneusiedl, Obersiebenbrunn, Orth an der Donau, Parbasdorf, Raasdorf, Strasshof an der Nordbahn, Untersiebenbrunn, Weiden an der March, Weikendorf, Zistersdorf;
- im Bezirk Korneuburg die Gemeinden Bisamberg, Ernstbrunn, Großmugl, Hagenbrunn, Hausleiten, Korneuburg, Langenzersdorf, Sierndorf;
- im Bezirk Mödling die Gemeinden Achau, Biedermannsdorf, Brunn am Gebirge, Guntramsdorf, Hennersdorf, Laxenburg, Münchendorf, Vösendorf, Wiener Neudorf;
- im Bezirk Wien Umgebung die Gemeinden Fischamend, Gerasdorf bei Wien, Himberg, Schwechat, Ebergassing, Klein-Neusiedl, Klosterneuburg, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Rauchenwarth, Schwadorf, Zwölfaxing;

(2) Die Maßnahmen der §§ 3 bis 5 gelten für das gesamte Sanierungsgebiet.“

2. § 2 entfällt

3. § 5 lautet:

„§ 5 Maßnahmen für die Landwirtschaft

- (1) Endlager für Fermentationsrückstände von Biogasanlagen, die nicht ausschließlich nachwachsende Rohstoffe und Wirtschaftsdünger behandeln, müssen mit dichten Abdeckungen ausgestattet werden.
- (2) Bei Tierhaltungsbetrieben, die dem NÖ IPPC - Anlagen und Betriebe Gesetz (NÖ IBG), LGBl. 8060, unterliegen, müssen die Anlagen zur Lagerung von Gülle mit einer Abdeckung aus festen Baustoffen versehen sein oder künstliche oder natürliche Schwimmschichten (beispielsweise aus Strohhäcksel, Leinen, Folie, Torf, LECA-Ton, expandiertes Polystyrol - EPS) aufweisen.
- (3) Durch Vorrichtungen und Manipulationen darf die ständige Wirksamkeit der Abdeckung gemäß Abs. 2 nicht eingeschränkt werden. Ausgenommen ist das Aufmischen vor der Ausbringung.
- (4) Ausgenommen von der Abdeckungsverpflichtung gemäß Abs. 2 sind Güllelager außerhalb von Stallungen, wenn bei der Inbetriebnahme Maßnahmen gesetzt werden, welche die Emissionen von Luftschadstoffen zumindest im gleichen Ausmaß dauernd reduzieren, wie dies durch die Verwendung einer Abdeckung erzielt würde.
- (5) Die Ausbringung rasch wirksamer stickstoffhaltiger Düngemittel sowie deren Einarbeitung auf landwirtschaftliche Nutzflächen ohne Bodenbedeckung hat gemäß der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über das Aktionsprogramm 2012 zum Schutz der Gewässer vor Verunreinigungen durch Nitrat aus landwirtschaftlichen Quellen (Aktionsprogramm Nitrat 2012), Amtsblatt zur Wiener Zeitung Nr. 22 vom 31. Jänner 2008 in der Fassung Amtsblatt zur Wiener Zeitung Nr. 087 vom 4. Mai 2012 zu erfolgen.“

4. § 6 lautet:

„§ 6 Maßnahmen für den Verkehr

- (1) Für Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die vor dem 1. Jänner 1992 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind, gilt ein Fahrverbot im Sanierungsgebiet Wiener Umland (Abgaswerte schlechter Euro 1 gemäß IG-L-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung – AbgKlassV, BGBl II Nr. 120/2012).
- (2) Im Sanierungsgebiet Wiener Umland gilt ab 1. Jänner 2014 ganzjährig ein Fahrverbot für Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die in die Abgasklasse mit der Bezeichnung „Euro 1“ gemäß AbgKlassV fallen.
- (3) Im Sanierungsgebiet Wiener Umland gilt ab 1. Jänner 2016 ganzjährig ein Fahrverbot für Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die in die Abgasklasse mit der Bezeichnung „Euro 2“ gemäß AbgKlassV fallen.
- (4) **Abs. 1 bis 3 gelten nicht für**
 - a) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge gemäß § 14 Abs. 2 IG-L;
 - b) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die in den jeweils vorgesehenen Zeitpunkten über einen Nachweis verfügen, dass die angegebenen Abgasgrenzwerte für NOX und für PM10 nicht überschritten werden (z.B. auf Grund einer entsprechenden Filtervorrichtung);

- c) Lastkraftwagen mit kostenintensiven Spezialaufbauten, Fahrzeuge, die zur Verwendung im Rahmen des Schaustellergewerbes bestimmt sind, **sowie historische Lastkraftwagen**, Sattelzugfahrzeuge und selbstfahrende Arbeitsmaschinen im Sinne des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967, in der Fassung BGBl. I Nr. 116/2010;
- d) Heeresfahrzeuge und zivile Fahrzeuge, die Zwecken des Bundesheeres dienen und bei der unmittelbaren Erfüllung von Aufgaben des Bundesheeres gemäß § 2 des Wehrgesetzes 2001 (WG 2001), BGBl. I Nr. 146/2001, zum Einsatz kommen, sowie Fahrzeuge ausländischer Truppen, für deren Aufenthalt eine Gestattung nach dem Truppenaufenthaltsgesetz (TrAufG), BGBl. I Nr. 57/2001, vorliegt.
- e) die Verwendung von Fahrzeugen im öffentlichen Interesse, wie zum Beispiel im Rahmen von Einsätzen oder Übungen der Feuerwehr oder im Rahmen der Katastrophenhilfe sowie zur Aufrechterhaltung der notwendigen Infrastruktureinrichtungen.“

5. Im § 7 wird die Ziffer „2“ ersetzt durch die Ziffer „3“.

6. Im § 8 wird das Zitat „70/2007“ ersetzt durch das Zitat „77/2010“.

Artikel II

1. Artikel I tritt am 1. Oktober 2013 in Kraft.

2. § 5 Abs. 1 und 2 gelten für Anlagen, für die der Genehmigungsantrag nach In-Kraft-Treten dieser Verordnung eingebracht wurde.

IG-L Maßnahmenverordnung für Wien

Tritt mit 1.7.2014 in Kraft

am 20. Dezember 2013 wurde für Wien der Maßnahmenkatalog gem. IG-L novelliert bzw. die Verordnung im Landesgesetzblatt veröffentlicht. Alle wichtigen Bestimmungen auch für das Bundesland Niederösterreich finden sie in einem Merkblatt.

Fahrverbote

- Fahrverbot für Fahrzeuge der Klasse N bis inkl. EURO 1: ab 1. Juli 2014
- Fahrverbot für Fahrzeuge der Klasse N bis inkl. EURO 2: ab 1. Jänner 2016
- Kennzeichnung der „ausgenommenen Fahrzeuge“ (besser als Euro 1 ab 1.7. 2014 bzw. Euro 2 ab 1.1. 2016)

Ausnahmen

- Lastkraftwagen mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten
- Sowie allgemeine Ausnahmen auf Basis des § 14 IG-L (siehe Merkblatt)

Kennzeichnung

Um die Administration von „Umweltzonen“ zu erleichtern, schreibt die IG-L-Novelle 2010 (BGBl. I Nr. 77/2010) eine österreichweit einheitliche Kennzeichnung für Kfz vor, die in den Umweltzonen betrieben werden. Die konkreten Details zur Kennzeichnung von Fahrzeugen mit der „Umwelt-Plakette“ werden in der „Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung“ zum IG-L (BGBl. II Nr. 120/2012 idgF BGBl. II Nr. 248/2012) näher geregelt. Für das neue Wiener Fahrverbot ist eine verpflichtende Kennzeichnung der „Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge, welche vom Fahrverbot ausgenommen sind“ ab 1.1.2015 vorgesehen (siehe nachstehend § 5 Absatz 3).

Anbringen der Plakette

Grundsätzlich darf die Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette nur **von Befugten** an der Windschutzscheibe **angebracht** werden. Bei LKW über 3,5 t kann jedoch die gestanzte Plakette auch zum eigenverantwortlichen Anbringen an den jeweiligen Fahrzeughalter oder dessen Bevollmächtigten ausgehändigt werden. Siehe dazu auch ein Rundschreiben des zuständigen Lebensministeriums bzw. eine Informationsschreiben der Kraftfahrzeugtechniker .

Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der der IG-L-Maßnahmenkatalog 2005 geändert wird

Artikel I

1. § 5 lautet:

„§ 5. (1) Im Sanierungsgebiet gilt (ab 1. 7. 2014 – siehe Artikel II Inkrafttreten)) ein Fahrverbot für Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge, die in eine niedrigere Abgasklasse als „Euro 2“ im Sinne von § 3 Abs. 3 IG-L-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung – AbgKlassV, BGBl. II Nr. 120/2012, in der Fassung BGBl. II Nr. 248/2012, fallen.

(2) Ab dem 1.1.2016 gilt zusätzlich zu dem in Abs. 1 genannten Fahrverbot im Sanierungsgebiet ein Fahrverbot für Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge, die im Sinne von § 3 Abs. 3 IG-L-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung – AbgKlassV, BGBl. II Nr. 120/2012, in der Fassung BGBl. II Nr. 248/2012, in die Abgasklasse „Euro 2“ fallen.

(3) Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge, welche vom Fahrverbot gemäß Abs. 1 und Abs. 2 ausgenommen sind, sind ab 1.1.2015 gemäß IG-L-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung –AbgKlassV, BGBl. II Nr. 120/2012, in der Fassung BGBl. II Nr. 248/2012, mit einer Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette zu kennzeichnen.

(4) Abs. 1 und Abs. 2 gelten nicht für

1. Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge, auf die gemäß § 14 Abs. 2 Z 1 bis 5 sowie Z 7 und 8 IG-L zeitliche und räumliche Beschränkungen nicht anzuwenden sind,

2. Lastkraftwagen mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten,

3. Fahrzeuge nach Schaustellerart gemäß § 2 Abs. 1 Z 42 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967), BGBl. Nr. 267/1967, in der Fassung BGBl. I Nr. 90/2013,

4. historische Fahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 43 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967), BGBl. Nr. 267/1967, in der Fassung BGBl. I Nr. 90/2013.

(5) Abs. 1 gilt bis 1.1.2016 nicht für Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge, die über einen dem Stand der Technik entsprechenden Nachweis verfügen, dass die Abgaswerte mindestens in die Abgasklasse „Euro 2“ im Sinne von § 3 Abs. 3 IG-L-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung– AbgKlassV, BGBl. II Nr. 120/2012, in der Fassung BGBl. II Nr. 248/2012, fallen.

(6) Ab dem 1.1.2016 gelten Abs. 1 und 2 nicht für Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge, die über einen dem Stand der Technik entsprechenden Nachweis verfügen, dass die Abgaswerte mindestens in die Abgasklasse „Euro 3“ im Sinne von § 3 Abs. 4 IG-L-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung – AbgKlassV, BGBl. II Nr. 120/2012, in der Fassung BGBl. II Nr. 248/2012, fallen.

(7) Lenkerinnen und Lenker von Fahrzeugen, für die der Ausnahmetatbestand des Abs. 5 oder 6 zutrifft, haben die dort genannten Nachweise mitzuführen und auf Verlangen der Organe der Straßenaufsicht und der Bundespolizei vorzulegen.“

2. In § 7 wird die Wortfolge „Immissionsschutzgesetz-Luft –IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997 in der Fassung BGBl. I Nr. 70/2007“ durch die Wortfolge „Immissionsschutzgesetz-Luft– IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997 in der Fassung BGBl. I Nr. 77/2010;“ und die Wortfolge „Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960 in der Fassung BGBl. I Nr. 152/2006“ durch die Wortfolge „Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960 in der Fassung BGBl. I Nr. 39/2013.“ ersetzt.

3. § 7a lautet:

„Bezugnahme auf Richtlinien

§ 7a. Durch diese Verordnung werden die Richtlinie 1996/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität und die Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft und die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa umgesetzt.“

Artikel II

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit 1.7.2014 in Kraft.

15.1.2014

Auszug aus dem „Mängelkatalog und Kommentar zur wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a KFG, 4. überarbeitete und ergänzte Neuauflage“ (Mängelkatalog 2005) - betreffend historische Kraftfahrzeuge.

Mit der 1. Novelle der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV), die mit 25.4.2001 in Kraft getreten ist (BGBl II 2001/165, wurden grundlegende Neuerungen auf dem Gebiet der wiederkehrenden Begutachtung gem § 57a KFG eingeführt.

Sämtliche neue Bestimmungen des KFG 1967 idF der 23. Novelle, die KDV idF der 49. Novelle und der PBStV (2. Novelle) sind berücksichtigt (Mängelkatalog 2005).

3.4. Historische Kraftfahrzeuge

Konkret auf die wiederkehrende Begutachtung bezogen, ergeben sich maßgebliche Unterschiede, ob es sich tatsächlich um ein „Historisches Kraftfahrzeug“ handelt, oder ob das gegenständliche Fahrzeug lediglich „alt“ ist (Achtung: Nicht jeder „Oldtimer“ – das Gesetz kennt diesen Begriff gar nicht – ist somit schon ein historisches Kraftfahrzeug).

Für die wiederkehrende Begutachtung ist in erster Linie die Eintragung „Historisches Kraftfahrzeug“ im Zulassungsschein bzw. Genehmigungsdokumenten ausschlaggebend. Ohne diese Eintragung gilt das vorgeführte Fahrzeug nicht als „historisches Kraftfahrzeug“.

Gem. § 2 Abs. 1 Z 43 KFG ist ein „historisches Kraftfahrzeug ein **erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung** bestimmtes Kraftfahrzeug,

- a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder
- b) das älter als 25 Jahre ist und in die vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr (nunmehr BMVIT) approbierte Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen ist (§ 131b).“

Hinsichtlich der erwähnten Liste (diese wird von der Firma EUROTAX aufgelegt und vertrieben) und den oben angeführten Begriffen sei auf den **Erlass** des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr vom 23.3.1998, GZ.: 190.500/2-II/A/5/98, hinzuweisen (der hier aus Platzgründen nicht wiedergegeben werden kann). Als Kriterium für die **Erhaltungswürdigkeit** ist die Eintragung des betroffenen Kraftfahrzeuges in die vom Beirat für historische Kraftfahrzeuge approbierte Liste der Fa. Eurotax notwendig, die auf Basis der bisher gültigen Stückzahlbegrenzungen erstellt wurde. Daher sind Massenmodelle mit großer Verbreitung auf dem Markt auch dann nicht darin enthalten, obwohl sie schon das Alter von 25 Jahren erreicht haben. Jene Fahrzeuge, die ein Mindestalter von 25 Jahren erreicht haben und aus Seltenheitsgründen nicht einmal in dieser Liste enthalten sind, werden dem Beirat für historische Kraftfahrzeuge vorgeschlagen, der in weiterer Folge drei spezialisierte Sachverständige bestimmt, die dann eine Vorselektierung zur Aufnahme in die Liste vornehmen. Zusätzlich muss eine **Originalität** in der Form vorliegen, dass die Hauptgruppen der Fahrzeuge im Originalzustand erhalten sind. Zeitgenössischer Ersatz gilt als dem originalen Zustand entsprechend, wenn es sich um Zubehör oder Ersatzteile handelt, die in einem Zeitraum von 10 Jahren ab dem Erzeugungsjahr des Fahrzeuges im Handel angeboten wurden. Hinsichtlich des **Erhaltungszustandes** wird gefordert, dass das betroffene Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher im Sinne der Überprüfung nach § 56 KFG (Besondere Überprüfung) oder § 57a KFG (Wiederkehrende Begutachtung) ist. Zusätzlich ist es notwendig, eine Klassifizierung nach der von Sachverständigen für historische Kraftfahrzeuge verwendeten 5-stufigen Wertskala durchzuführen, wobei lediglich die Einstufung von 1 bis 3 als erhaltungswürdig angesehen wird. Letztendlich ist zum Erlass noch anzumerken, dass für diese Kraftfahrzeuge eine zeitliche **Benützungsbegrenzung** (Kraftwagen maximal 120 Tage und Krafträder maximal 60 Tage im Jahr) vorgesehen ist und in die Genehmigung als historisches Kraftfahrzeug sowohl im Einzelgenehmigungsbescheid als auch im Zulassungsschein **eingetragen** werden muss.

Die Eintragung in den Genehmigungspapieren ist somit auch ausschlaggebend für die Einstufung hinsichtlich der wiederkehrenden Begutachtung.

Obwohl historische Kraftfahrzeuge der wiederkehrenden Begutachtung unterliegen, bestehen **Ausnahmen** zu einzelnen Prüfpositionen. Eine Ausnahme gegenüber anderen Kraftfahrzeugen besteht darin, dass hinsichtlich der allgemeinen **Ausrüstungsbestimmungen** für alle historischen Kraftfahrzeuge der zum Zeitpunkt des erstmaligen Inverkehrbringens gesetzmäßige Zustand gilt, mit Ausnahme jener Ausrüstungsgegenstände, für die eine Nachrüstverpflichtung besteht (z.B.: Fahrtrichtungsanzeiger, Lichthupe, Scheibenwaschanlage etc). Eine weitere wichtige Ausnahme bei der wiederkehrenden Begutachtung ergibt sich aus dem **Begutachtungsintervall**. Historische Kraftfahrzeuge mit einem **Baujahr vor 1960** sind nur alle 2 Jahre zu begutachten.

(Neuerungen siehe 26. KFG-Novelle)

Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967

Erst die Eintragung „Historisches Kraftfahrzeug“ bringt wesentliche Unterschiede zum Alltagsfahrzeug.

Als Historisches Kraftfahrzeug gilt lt. § 2 Z 43 KFG ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Kfz und lt. § 131b KFG ein mindestens 25 Jahre altes Fahrzeug, das in der von EurotaxGlass's/Klosterneuburg verlegte und vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie approbierten Liste der Historischen Kfz enthalten ist. Fahrzeuge, die nicht in der Liste enthalten sind, aber die Kriterien eines Historischen erfüllen, können über Beschluss des für die Liste zuständigen Beirates in die Liste aufgenommen werden.

Wer im Zulassungsschein seines Fahrzeugs nicht als Verwendungszweck „Historisches Fahrzeug“ eintragen lässt, der kann künftig vor allem bei der §57a-Überprüfung aufgrund der strengen, europaweit geltenden Bestimmungen Probleme bekommen.

Daher wurden vom Beirat für das Historische Kraftfahrzeuge Ausnahmen erarbeitet und mit dem Mängelkatalog klare Kriterien geschaffen, die nun ausschließlich auf die Fahrzeuge Anwendung finden, bei denen die Eintragung als Historisches Fahrzeug im Genehmigungsdokument (Typenschein) bzw. im Zulassungsschein eingetragen ist.

Bei allen Fahrzeugen, bei denen der Eintrag als Historisches Fahrzeug vorgenommen wurde, können die für die Überprüfung von Historischen Kraftfahrzeugen ermächtigten Personen lt. Mängelkatalog in einer Reihe von Überprüfungsdetails Ausnahmeregelungen anwenden, wobei das Historische Kraftfahrzeug lediglich dem serienmäßigen Zustand bei in Verkehrsetzung entsprechen muss bzw. auch zeitgenössische Umbauten den Anforderungen an ein historisches Kraftfahrzeug entsprechen. Die Funktionalität aller Aggregate muss allerdings schon der zum Zeitpunkt des in Verkehrbringens des Fahrzeugs – trotz aller Ausnahmen – gegeben sein. Bei den Ausnahmen geht es darum, die Originalität des Fahrzeugs zu erhalten. Trotzdem sollten aufgrund der Restaurierung bzw. des guten Zustands die Werte möglichst nahe an die gesetzlichen für aktuelle Fahrzeuge angenähert werden, ohne die Originalität zu beeinträchtigen. Die Ausnahmen betreffen die Mindestbremswirksamkeit sowohl bei der Betriebs- als auch bei der Hilfs-/Feststellbremse sowie dem wesentlichen Faktor Abgase – weil das historische Fahrzeug zum Beispiel nie die modernen Anforderungen an Emissionswerten erfüllen kann.

Wie wird aus einem Alltagsfahrzeug ein Historisches

Zum Erhaltungszustand sagt die Wiener MA 46 (Genehmigungsbehörde) explizit: „Das Fahrzeug, bei dem der Vermerk Historisches Kraftfahrzeug eingetragen werden soll, darf auch als historisches Kfz nicht schlechter als Zustandsklasse 3 sein.“ Sofern diese Bedingung erfüllt ist, macht man sich einen Termin mit dem zuständigen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde aus und legt dort den Nachweis vor: Am besten geeignet sind ein entsprechendes SV-Gutachten – das Originalität und Klassifizierung lt. 5-stufiger Werteskala nachweist – das zum Nachweis der Erhaltungswürdigkeit durch den Auszug aus Eurotax-Liste ergänzt wird.

Es wird bei der Eintragung, betont die MA 46, in das Original-Genehmigungsdokument lediglich der (aufwertende) Vermerk „Historisches Kraftfahrzeug“ eingefügt, jedoch nicht das Originaldokument eingezogen. Mit dieser Eintragung der Genehmigungsbehörde geht man zur Anmeldestelle, die aufgrund des Genehmigungsdokuments einen neuen Zulassungsschein ausstellt, in dem in der Spalte „Verwendungszweck“ Historisches Kfz eingetragen ist.

Es werden aber bei dieser Gelegenheit weder alte (schwarze) Kennzeichen noch Wunschkennzeichen eingezogen bzw. der Wiederkauf von Wunschkennzeichen notwendig.

Allerdings muss der Besitzer bereit sein, die für Historische Kraftfahrzeuge vorgeschriebene Benützungsbegrenzung (Autos an max. 120 Tagen, Motorräder an max. 60 Tagen zu benutzen) einzuhalten und dies durch Führung eines Fahrtenbuches, das bei der §57a-Überprüfung vorgelegt werden muss, nachzuweisen. Ist das Fahrtenbuch nicht vorhanden, wird im §57a-Prüfprotokoll ein entsprechender Vermerk angebracht, es liegt im Ermessen der Prüfstelle, bei fehlendem Fahrtenbuch eine Begutachtung durchzuführen (d.h. es wird in der Regel überhaupt keine Überprüfung durchgeführt). Auch bei mangelhafter Führung des Fahrtenbuchs wird ebenfalls ein Vermerk eingetragen.

Generelle Leitlinien der Historischen-Überprüfung

Da einer der wesentlichsten Punkte der Mängelkatalog für die (periodisch wiederkehrende) §57a-Begutachtung war, hat man sich mit dem Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie auf einen Katalog von Abweichungen geeinigt, in dem die Kriterien, inwiefern das Historische Kraftfahrzeug abweichen darf, festgelegt wurden. Diese lassen sich in einem Satz generell zusammenfassen: Der Mängelkatalog nimmt auf alles Rücksicht, was zur Erhaltung der Originalität des Fahrzeugs beitragen bzw. der Tausch des betreffenden Teils eine Abweichung vom Originalzustand bedeuten könnte. Andererseits gilt: Alles, was am Fahrzeug zum Zeitpunkt der in Verkehrsetzung bzw. Genehmigung serienmäßig oder als zeitgenössisches Zubehör montiert war – auch wenn es sich dabei aus heutiger Sicht um abenteuerliche Konstruktionen handelt, ist zulässig, muss aber auch in Ordnung bzw. in funktionsfähigem Zustand sein. Derjenige, der das Fahrzeug vorführt, sollte dem Prüfer idealer Weise den Nachweis bringen können, dass das Fahrzeug so genehmigt wurde, z.B. durch Typenschein, Einzelgenehmigung oder Prospekt – dies erspart Diskussionen bzw. Probleme.

Keine Ausnahmen für Historische Kraftfahrzeuge gibt es bei Bremsleuchten – diese müssen 2x vorhanden sein und rot leuchten – sowie bei den Blinkern, die ausnahmslos orange blinken müssen. Ersatzmöglichkeit ergibt sich dabei lediglich mit einem Lichtbalken, der die vorschriftsmäßigen Leuchteinheiten für das Fahrzeug aufweist.

Daher werden § 57-Prüfung und ihr Ergebnis bei ein und demselben Kraftfahrzeug völlig anders sein, wenn es als „Alltags-“ oder als Historisches Fahrzeug zur Prüfung vorgeführt wird.

Die §57a-Überprüfung für „Historische Kraftfahrzeuge“

kann (siehe Mängelkatalog Pkt. 6.1.3) abgelehnt werden, wenn

- a) Papiere und Fahrzeug nicht übereinstimmen
- b) ein anderer Motor eingebaut oder der Motor verändert wurde
- c) dem Prüfer für Exoten die notwendigen Daten, Prüfgeräte oder Kenntnisse fehlen
- d) schwere Mängel wahrscheinlich nur durch Zerlegung belegt werden können

Der Begutachtungstermin kann (6.1.4.2.) auf Antrag des Zulassungsbesitzers verlegt werden:

Normalerweise kann die Überprüfung nicht nur im Zulassungsmonat des Fahrzeugs, sondern auch einen Monat davor sowie 4 Monate danach durchgeführt werden. Lässt man den Termin – in einem unbürokratischen Vorgang bei der Zulassungsbehörde – verlegen, dann gilt für das Fahrzeug immer dieser Monat als Termin.

Anbringen der Begutachtungsplakette am Fahrzeug (7.3):

Beim historischen Fahrzeug, das z.B. eine zu kleine Scheibe oder außergewöhnliche Maße hat, kann es vorkommen, dass man bei der Anbringung improvisieren muss. Normalerweise ist die Plakette außen am Fahrzeug so anzubringen, dass ab ihr unterster Punkt mindestens 40 cm und ihr oberster Punkt höchstens 1,90 m über der Straße ist.

Beim Historischen Kraftfahrzeug sind beispielsweise (ohne Anspruch auf Vollständigkeit!) folgende Ausnahmen erlaubt

Bremsen (1.):

Änderungen an der Bremsanlage (in erster Linie bei Vorkriegsfahrzeugen bzw. Fahrzeuge, deren Konstruktion aus der Vorkriegszeit stammt, sofern der Umbau sach- und fachgerecht durchgeführt wurde, z.B. um deren Leistung zu verbessern – wie der Umbau von Seilzug- auf Gestänge- oder Hydraulik-Bremsanlage). Diese sind unproblematisch, auch wenn sie später gemacht oder eingetragen wurden. Die Bremsleitungen historischer Fahrzeuge dürfen bei Ersatz in Kupfer ausgeführt sein. Die Wirksamkeit der Bremsanlagen kann im Zuge einer Probefahrt (und muss nicht auf der Rolle) überprüft werden (dies trifft vor allem auf Vorkriegsfahrzeuge und Dreiräder zu (**1.4.1/Feststellbremse** bzw. **1.2.2/Betriebsbremse**), punkto **Wirksamkeit der Hilfsbremse** (2. Bremskreis) genießen die Historischen Kraftfahrzeuge, die diesen vielfach nicht haben, eine Ausnahme (**1.3.2.**)

Lenker/Lenkrad (2.2.)

Lenkräder mit einem Außendurchmesser unter 33 cm, wenn diese so genehmigt wurden, wie z.B. bei Mini Cooper oder Lotus Super 7 sowie Lenkstangen mit einer Lenkerbreite kleiner als 40 cm und größer als 80 cm, sofern deren Genehmigung nachgewiesen wird (z.B. haben Indian und Henderson größere Lenker als 80 cm)

Genehmigungszeichen oder Vorhandensein von Ausstattung (3. und 4.)

Da beim Historischen Kfz später erfundene oder vorgeschriebene Details noch gar nicht vorhanden sein konnten, bringt ihr Fehlen keinen Mangleintrag im Protokoll, sofern diese Abweichungen mit der Genehmigung übereinstimmen. Dies gilt generell für die

- **E-Genehmigungszeichen**, deren Sichtbarkeit im Sichtfeld (**3.1.**),
- **Sicherheitsglas/Scheiben** mit E-Genehmigungszeichen im Auto eingebaut (**3.2.**),
- das Fehlen des **Rückspiegels** (innen und außen, **3.3.**),
- das Fehlen oder die nicht den Vorschriften entsprechende **Scheibenwischer-Funktion** (mind. 30/maximal 90 Arbeitsgänge in der Minute; **3.4.**),
- das Fehlen der **Scheibenwaschanlage** für die Windschutzscheibe (**3.5.**),
- das Fehlen einer **Defrosteranlage** (**3.6.**), das gilt sinngemäß für *Scheinwerfer oder andere Leuchten* – z.B. wenn diese nicht vorhanden sind oder der Anbau nicht vorschriftsmäßig ist (z.B. Abdeckung durch Anbauten; **4.1.**),
deren Anbringung sowie
- das Fehlen der **Leuchtweitenregulierung** (**4.1.2.**),
- die für die Lichtenanlage verwendeten **Schalter** – Lichthupe, Fernlichtkontrolle (**4.1.3.**), Anhänger-Kontroll-Lampe (**4.4.3.**)

Optischen Wirkungsgrad (4.1.4.)

der Scheinwerfer - z.B. wird eine Ausnahme gemacht, wenn das Licht nicht exakt gleich bzw. nicht einstellbar ist oder die Leuchtkraft nicht so optimal gegeben ist.

Dagegen gibt es **generell keine Ausnahmen bei Bremsleuchten/Blinker**

- **Bremsleuchten** müssen 2x vorhanden sein und rot leuchten (mit 1. Jänner 1973 wurde das orange Bremslicht verboten).
- Zugmaschinen, die vor dem 1. Jänner 1968 erstmals zugelassen wurden, brauchen nur eine Bremsleuchte),
- **Blinker** müssen immer vorhanden sein und orange leuchten (weißes bzw. rotes Blinklicht sind seit 1. Jänner 1973 verboten). Ersatzmöglichkeit besteht in Form des Lichtbalkens.

Ausnahmen werden z.B. gemacht wenn ein Teil der anderen Leuchten (also z.B. **Begrenzungs-, Seitenmarkierungs- oder Schlussleuchten** beim Historischen Kraftfahrzeug fehlen, wenn deren Anbringung von den Vorschriften abweicht oder wenn Anbaugeräte oder Fahrzeugteile mehr als 40 cm über die Leuchten hinausragen. Dies gilt sinngemäß auch für **Begrenzungs-Umriss—Leuchten (4.2.1.)**.

Punkt **Lichtfarben und optischer Wirkungsgrad (4.2.2)**

werden beim Historischen Kraftfahrzeug z.B. Ausnahmen gemacht, wenn (serienmäßige) Anbauten die Leuchten verdecken, gleiches gilt für die **Bremsleuchten (4.3.1 bzw. 4.3.2)**.

Keinen Warnblinker (4.4.1.) brauchen Fahrzeuge bzw. Typen, die vor dem 22. Dezember 1977 genehmigt wurden (Zustand und Funktion).

Ausnahmen werden bei der **Blinkfrequenz (4.4.4)** gemacht, wenn diese beim Historischen Kraftfahrzeug nicht im gesetzlich festgelegten Bereich zwischen 60 und 120 Perioden/Minute liegt.

Für **Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten (4.5)**, gilt, dass alles was angebaut ist, funktionieren muss.

Bei **Stoßdämpfern (5.1.4)**

gibt es z.B. Ausnahmen, sofern diese – wie eine Reihe von Fahrzeugen der 20er- und 30er Jahre und Motorräder bis in die Zeit des 2. Weltkriegs – nicht am Fahrzeugtyp vorhanden waren.

Bei **Räder/Felgen (5.2.1.)**

(auch Alu) und Reifen sind die Historischen Kraftfahrzeuge z.B. von der Pflicht, die Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) stets mitzuführen ausgenommen, auch ist die Umrüstung von Diagonal- auf Radialreifen erlaubt, wenn es sich dabei um die richtige Dimension (lt. Umbereifungstabelle) handelt.

Bei Historischen Kraftfahrzeugen wird z.B. das Fehlen des ECE-Zeichens **(5.2.2)** akzeptiert, gleiches gilt für:

Abgasführung – Schalldämpfer (6.1.2), die bei einer großen Zahl der Historischen Kraftfahrzeuge schon aufgrund des Alters der Fahrzeuge nur noch nachgebaut sein können – sie sollten aber nach Originalplänen hergestellt sein und dürfen maximal 89 dB Standgeräusch abgeben.

Beim Kapitel **Führerhaus und Karosserie (6.2.1)**

sind z.B. historische Zugmaschinen (Traktoren) von der Schutzkabinen-Pflicht ausgenommen und bei Einspurigen (die allerdings so genehmigt sein müssen) hochgezogene Rückenlehnen erlaubt. Bei Landmaschinen ist z.B. die deutliche Lesbarkeit des Schildes mit der **Kabinenprüfnummer (6.2.1)** nicht als Vorschriftsmangel zu werten.

Punkt **Türen und Schlösser (6.2.3)** sind z.B. auch Konstruktionen zulässig, die heute nicht mehr zugelassen würden – oder auch, dass Fahrzeuge gar keine Türen oder Schlösser haben, sofern das original ist. Analog sind z. B. auch **Sicherheitsgurte (7.1.1)**, ihr Zustand **(7.1.2 und 7.1.3)** oder Glasart von den aktuellen Prüfungsbedingungen ausgenommen – das heißt z.B. sofern Fenster- oder Plexiglas dem Originalzustand oder einem zeitgenössischen Umbau eines Historischen Kraftfahrzeuges, dessen Status auch in den Papieren eingetragen wurde, entspricht, dann kann dies der Prüfer bei der wiederkehrenden Begutachtung auch akzeptieren.

Ebenso wird es z.B. bei den **Sitzen (6.2.5)** eines Historischen Kraftfahrzeuges akzeptiert, wenn diese nicht nach den jetzt gültigen Vorschriften ausgeführt sind – und daher z.B. keine Arretierung und keine Kopfstützen aufweisen. Analog gilt das für **Sicherheitsgurte (7.1.1; 7.1.2 und 7.1.3/Zustand der Gurte)**.

Bezüglich **Schlösser, Diebstahlsicherung (7.3)** ist der Zustand maßgebend und erlaubt, wie das Fahrzeug in Verkehr gebracht wurde – das heißt, auch wenn Schlösser oder Diebstahlsicherung z.B. fehlen oder sie als „abenteuerliche Konstruktion“ bezeichnet werden können.

Die Ausnahme punkto **Unterlegkeilen (7.6)** ist wohl eher theoretisch, da Besitzer Historischer Fahrzeuge Unterlegkeile schon aus Eigeninteresse und Vorsicht selbst mitführen. Ausnahmen werden bei Historischen der Klassen N2 und N3 z.B. aber gemacht, wenn bei ihnen der (sonst für die Klasse vorgeschriebene) **Rückfahrwarner (7.7)** oder bei Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h und Motorfahräder der **Geschwindigkeitsmesser (Tacho, 7.8)** oder der **Fahrtschreiber/Kontrollgerät** fehlen – Voraussetzung ist jeweils, dass das Historische Kraftfahrzeug dem Zustand entspricht, in dem es genehmigt wurde.

Auch bezüglich **Ständer und Fußrasten** von Motorrädern **(7.13)** gilt: Die Konstruktion, die das Fahrzeug hatte, und sei sie noch so abenteuerlich, wird akzeptiert, muss aber funktionieren, sofern sie nicht gegen eine den Vorschriften entsprechende ausgetauscht wurde. Gleiches gilt für die im Mängelkatalog angeführte Rückholfeder. Beim historischen Motorrad kann z.B. auch akzeptiert werden, wenn bei der **Kette (7.14)** z.B. der Kettenschutz fehlt – sofern dies dem Originalzustand zum Zeitpunkt der Genehmigung entspricht.

Auch das Fehlen einer **Anlassvorrichtung (7.17)** wird z.B. beim Historischen Kraftfahrzeug akzeptiert (bis zum 1. Weltkrieg war ein Starter Luxus). Einzelne Fahrzeuge wurden noch in den Sechzigerjahren mit der Kurbel angeworfen, wenn die Batterie einmal nicht mehr Kraft genug hatte, den Anlasser durchzudrehen. Bei Historischen Omnibussen wird z.B. auch das Fehlen der **Haltegriffe (7.18)** toleriert.

Punkt **Lärmentwicklung (8.1)** gilt: Akzeptiert werden beim Historischen Kraftfahrzeug **89 dB Standgeräusch** und – altersbedingt – der Ersatz der Originalanlage durch eine Anlage die die Lärmgrenzen einhält.

Bezüglich **Auspuffgase – Rauchentwicklung (8.2)**

Fahrzeuge, die keine moderne Abgasreinigungsanlage (Katalysator) hatten, werden auch ohne Ausrüstung mit Katalysator akzeptiert und haben folgende Grenzwerte einzuhalten:

- Bei **Autos mit 4-Takt-Motor** die **vor dem 1.10.1973** und **Krafträder mit 4-Takt-Motor**, die **vor dem 28. September 1985 genehmigt** wurden, darf der CO-Gehalt max. **4,5 Vol-%** betragen. Sollte der Motor aber bei Einhaltung des Wertes von **4,5 Vol-%** wesentlich weniger Leistung abgeben, darf der Wert auch überschritten werden – siehe dazu die jeweiligen Herstellervorschriften.

- **Alle übrigen 4-Takt-Motorräder** haben sonst **generell** den Grenzwert von **4,5 Vol-% CO-Gehalt** zu erreichen.

- Für **Fahrzeuge**, die zwischen dem **1.10.1973** und dem **27.9.1985** genehmigt wurden, gilt prinzipiell der **max. CO-Gehalt** von **3,5 Vol-%**. Dieser Wert darf aber – siehe oben – dann überschritten werden, wenn durch die korrekte Einstellung die Motorleistung stark herabgesetzt würde – siehe auch hierzu die jeweiligen Herstellervorschriften.

- Für **Autos**, deren **Genehmigung nach dem 28. 9. 1985** ausgestellt wurde, beträgt der zulässige Wert maximal **3,5 Vol-%**.

- Für **Krafträder und Kraftwagen mit 2-Takt-Ottomotor** gibt es **keine Vorschriften und daher keine CO-Messung**.

- Die **HC-Emissionsmessung** (Grenzwert: 600 ppm HC) wird **nur an 4-Takt-Motoren** mit mindestens zwei Zylindern vorgenommen, Viertaktmotoren mit nur einem Zylinder sowie alle Zweitakter und Diesel sind davon ausgenommen.

- Fahrzeuge mit **Dieselmotoren (8.2.2)** haben z.B. bezüglich **Dieselrauch und Luftfilter** die Bestimmungen bzw. im technischen Aufbau der Anlage dem Zustand zum Zeitpunkt der Genehmigung zu entsprechen. Gibt es keinen Genehmigungswert für den Dieselrauch, so darf die Schwärzungszahl um mehr als 6 Bacharach überschritten werden.

- Punkto **Rauchentwicklung** entscheidet der Prüfer bei betriebswarmem Motor aufgrund seiner Erfahrung und abhängig vom vorgeführten Typ, was als übermäßige Rauchentwicklung noch bzw. nicht mehr akzeptabel ist.

Funkentstörung (8.3)

Ein Mangel an der – generell gesetzlich vorgeschriebenen - **Funkentstörung** ist beim Historischen Kraftfahrzeug grundsätzlich nicht zu beurteilen.

Auszug aus dem Mängelkatalog und Kommentar zur wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 (i.d.F. der 26. Novelle), der Durchführungsverordnung zum Kraftfahrzeuggesetz (i.d.F. der 51. Novelle) und der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV i.d.F. der 2. Novelle).

5. überarbeitete und ergänzte Neuauflage“ (Mängelkatalog 2006) - betreffend historische Kraftfahrzeuge.

3.2. Begriffsbestimmungen der StVO und des KFG

StVO:

Begriffsbestimmung gemäß § 2 Abs. 1 Z. 19 StVO

Fahrzeug

Ein zur Verwendung auf Straße bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Beförderungsmittel oder eine fahrbare Arbeitsmaschine, ausgenommen Rollstühle, Kinderwagen, Schubkarren oder ähnliche, vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeuge sowie fahrzeugähnliches Kinderspielzeug (etwa Kinderfahrräder mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 mm und einer erreichbaren Fahrgeschwindigkeit von höchstens 5 km/h) und Wintersportgeräte (unter den Begriff „Fahrzeug“ fallen z.B. Kraftfahrzeuge, Anhänger, Fahrräder usw.).

KFG:

Begriffsbestimmungen gem. § 2 Abs. 1 KFG

1. **Kraftfahrzeug** ein zur Verwendung auf Straße bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird;
2. **Anhänger** ein nicht unter Z 1 fallendes Fahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, mit Kraftfahrzeugen auf Straße gezogen zu werden, oder mit einem Kraftfahrzeug auf Straßen gezogen wird; als leichter Anhänger gilt ein Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 750 kg;
3. **Kraftwagen** ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern; zwei Rädern mit einer gemeinsamen Nabe, Zwillingräder, sind als ein Rad zu zählen;
4. **Kraftrad** ein Kraftfahrzeug mit zwei Rädern oder ein Kraftfahrzeug mit drei Rädern, mit oder ohne Doppelrad;
- 4a. **dreirädriges Kraftfahrzeug** ein mit drei symmetrisch angeordneten Rädern ausgestattetes Kraftfahrzeug mit einem Motor und Hubraum von mehr als 50m³ bei innerer Verbrennung oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h;
- 4b. **vierrädriges Leichtkraftfahrzeug** ein Kraftfahrzeug mit einer Leermasse von nicht mehr als 350 kg, ohne Masse der Batterien im Fall von Elektrofahrzeugen, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h und einem Hubraum für Fremdzündungsmotoren von nicht mehr als 50 cm³ oder einer maximalen Nennleistung von nicht mehr als 4kW für andere Motortypen;
- 4c. **vierrädriges Kraftfahrzeug im Sinne der Richtlinie 2002/24/EG** ein Kraftfahrzeug – außer solchen nach / 4b – mit einer Leermasse von nicht mehr als 400 kg oder 550 kg für Fahrzeuge zur Güterbeförderung, ohne Masse der Batterien im Fall von Elektrofahrzeugen, mit einer maximalen Motornennleistung von nicht mehr als 15 kW;
5. **Personenkraftwagen** ein Kraftwagen (Z 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist;
6. **Kombinationskraftwagen** ein Kraftwagen (Z 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, wahlweise vorwiegend zur Beförderung von Personen oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern verwendet werden, und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen aufweist;
7. **Omnibus** ein Kraftwagen (Z 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für mehr als acht Personen Plätze aufweist;
8. **Lastkraftwagen** ein Kraftwagen (Z 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern oder zum Ziehen von Anhängern auf für den Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen bestimmt ist, auch wenn er in diesem Fall eine beschränkte Ladefläche aufweist, ausgenommen Sattelzugfahrzeuge;
9. **Zugmaschine** ein Kraftwagen (Z 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zum Ziehen von Anhängern oder Geräten überwiegend auf nicht für den Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen oder zur Verwendung als Geräteträger bestimmt ist, auch wenn er eine beschränkte Ladefläche aufweist;
10. **Sattelkraftfahrzeug** ein Sattelzugfahrzeug (Z 11) mit einem so auf diesem aufliegenden Sattelanhängen (Z 12), dass ein wesentlicher Teil seines Eigengewichtes oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche, seines Gesamtgewichtes vom Sattelfahrzeug getragen wird;

11. **Sattelzugfahrzeug** ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, einen Sattelanhänger (Z 12) so zu ziehen, dass ihn dieser mit einem wesentlichen Teil seines Eigengewichtes oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung, seines Gesamtgewichtes belastet;
12. **Sattelanhänger** ein Anhänger, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, so mit einem Sattelzugfahrzeug (Z 11) gezogen zu werden, dass er dieses mit einem wesentlichen Teil seines Eigengewichtes oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche, seines Gesamtgewichtes belastet;
13. **Gelenkkraftfahrzeug** ein Fahrzeug, das sich aus zwei starren Teilfahrzeugen zusammensetzt, die je für sich kein selbständiges Fahrzeug bilden und miteinander dauernd gelenkig verbunden sind;
14. **Motorfahrrad** ein Kraftrad (Z 4) mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h, dessen Antriebsmotor, wenn er ein Hubkolbenmotor ist, einen Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ hat (Kleinkraftrad im Sinne der Richtlinie 2002/24/EG);
15. **Motorrad** ein nicht unter Z 14 fallendes einspuriges Kraftrad (Z 4); dieser Bezeichnung entspricht die Bezeichnung „Kraftrad“ im Sinne der Richtlinie 2002/24/EG;
- 15a. **Kleinmotorrad** ein Motorrad (Z 15), dessen Antriebsmotor, wenn er ein Hubkolbenmotor ist, einen Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ hat;
- 15b. **Leichtmotorrad** ein Motorrad oder ein Motorrad mit Beiwagen mit
 - a) einer Motorleistung von nicht mehr als 25 kW und
 - b) einem Verhältnis von Leistung und Leergewicht von nicht mehr als 0,16 kW/kg;
16. **Motorrad mit Beiwagen** ein Motorrad, das an der Seite mit einer zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmter Beiwagen fest verbunden ist;
17. **Motordreirad** ein nicht unter Z 14 oder 16 fallendes Kraftrad (Z 4) mit drei Rädern;
18. **Invalidekraftfahrzeug** ein Kraftfahrzeug mit einem Eigengewicht von nicht mehr als 300 kg mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h bei einer Belastung von 75 kg, das nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, von Körperbehinderten gelenkt zu werden (Krankenfahrstühle und dergleichen);
19. **Transportkarren** ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern sowie in erster Linie zur Verwendung innerhalb von Betriebsanlagen bestimmt ist;
20. **Motorkarren** ein Kraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 7000 kg mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, wahlweise als Lastkraftwagen oder als Zugmaschine, als Lastkraftwagen oder als selbst fahrende Arbeitsmaschine, als Zugmaschine oder als selbst fahrende Arbeitsmaschine oder als Lastkraftwagen, als Zugmaschine oder als selbst fahrende Arbeitsmaschine verwendet zu werden;
21. **selbst fahrende Arbeitsmaschine** ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straße bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist;
22. **Anhänger-Arbeitsmaschine** eine als Anhänger ausgebildete Arbeitsmaschine, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straße bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist;
- 22a. **Spezialkraftwagen** ein Kraftwagen, der nicht unter Z 5, 6, 7, 8, 9, 11, 18, 19, 20, 21, 28a, 28b, 28c, oder 28d fällt;
23. **Sonderkraftfahrzeug** ein Fahrzeug, das nicht oder nicht ausschließlich auf Rädern läuft, sowie Einachs zugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, dass sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden;
24. **Ausgleichskraftfahrzeug** ein Kraftfahrzeug, das durch angebrachte besondere Teile oder Vorrichtungen geeignet ist, die Körperbehinderung seines Lenkers beim Lenken des Fahrzeuges auszugleichen;
25. **Anhängewagen** (Deichselanhänger oder Anhänger mit schwenkbarer Zueinrichtung) ein Anhänger mit mindestens zwei Achsen, davon mindestens einer gelenkten Achse, und einer (relativ zum Anhänger) senkrecht beweglichen Zugeinrichtung, die keine wesentliche Last auf das Zugfahrzeug überträgt(weniger als 100 daN). Ein an eine Nachläuferachse angekuppelter Sattelanhänger gilt als Anhängewagen;
- 25a. **Omnibusanhänger** ein, Anhänger, der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist;
26. **Einachsanhänger** ein Zentralachsanhänger mit einer Achse;

26a. **Nachläufer** ein nicht unter Z 12 fallender Anhänger, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, auch nur durch das Ladegut des Zugfahrzeuges gezogen zu werden;

26b. **Zentralachsanhänger** ein Anhänger mit einer starren Zugeinrichtung, dessen Achse(n) nahe dem Schwerpunkt des (gleichmäßig belasteten) Fahrzeugs so angeordnet ist (sind), dass nur eine geringfügige statische vertikale Last, die 10% des Gesamtgewichts des Anhängers nicht übersteigt, oder eine Belastung von 1000 daN auf das Zugfahrzeug übertragen wird, wobei der jeweils niedrigere Wert berücksichtigt wird;

26c. **Starrdeichselanhänger** ein nicht unter Z 12, 25, 26 oder 26b fallender Anhänger mit einer Achse oder Achsgruppe, bei dem die winkelbewegliche Verbindung zum Zugfahrzeug über eine Zugeinrichtung (Deichsel) erfolgt, die nicht frei beweglich mit dem Fahrgestell verbunden ist und deshalb eine statische vertikale Last übertragen kann, und nach seiner Bauart ein Teil seines Gesamtgewichtes von dem Zugfahrzeug getragen wird;

26d. **land- oder forstwirtschaftlicher Anhänger** (Richtlinie 2003/37/EG) ein gezogenes land- oder forstwirtschaftliches Fahrzeug, das im Wesentlichen zur Beförderung von Lasten und zur Ankupplung an eine Zugmaschine beim Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmt ist; dazu gehören auch Anhänger, deren Ladung teilweise vom Zugfahrzeug getragen wird; unter den Begriff „land- und forstwirtschaftlicher Anhänger“ fallen auch Fahrzeuge, die an eine Zugmaschine angekuppelt werden und dauerhaft mit einem Gerät ausgerüstet sind, wenn das Verhältnis zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse und der Leermasse dieses Fahrzeugs 3,0 oder mehr beträgt und wenn das Fahrzeug nicht dafür ausgelegt ist, Materialien zu behandeln;

26e. **gezogene auswechselbare Maschine** (Richtlinie 2003/37/EG) ein Gerät zum Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft, das dazu bestimmt ist, von einer Zugmaschine gezogen zu werden und das die Funktion der Zugmaschine verändert oder erweitert; es kann auch mit einer Ladeplattform ausgestattet sein, die für die Aufnahme der zur Ausführung der Arbeiten erforderlichen Geräte und Vorrichtungen sowie für die zeitweilige Lagerung der bei der Arbeit erzeugten oder benötigten Materialien konstruiert und gebaut ist; unter dem Begriff „gezogene auswechselbare Maschine“ fallen auch Fahrzeuge, die dazu bestimmt sind, von einer Zugmaschine gezogen zu werden und dauerhaft mit einem Gerät ausgerüstet oder für die Bearbeitung von Materialien ausgelegt sind, wenn das Verhältnis zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse und der Leermasse dieses Fahrzeugs weniger als 3,0 beträgt;

27. **Sonderanhänger** ein Anhänger, der nicht oder nicht ausschließlich auf Rädern läuft;

28. **Feuerwehrfahrzeug** ein Kraftfahrzeug oder ein Anhänger, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt ist;

28a. **Wohnmobil** ein Fahrzeug der Klasse M1 mit besonderer Zweckbestimmung, das so konstruiert ist, dass es die Unterbringung von Personen erlaubt und mindestens die folgende Ausrüstung umfasst:

- Tisch und Sitzgelegenheiten,
- Schlafgelegenheiten, die tagsüber auch als Sitze dienen können,
- Kochgelegenheiten und
- Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen.

Diese Ausrüstungsgegenstände sind im Wohnbereich fest anzubringen, mit Ausnahme des Tisches, der leicht entfernbar sein kann;

28b. **Beschuss geschütztes Fahrzeug** ein Fahrzeug zum Schutz der beförderten Insassen oder Güter, das kugelsicher gepanzert ist;

28c. **Krankswagen** ein Kraftfahrzeug der Klasse M zur Beförderung Kranker oder Verletzter, das zu diesem Zweck entsprechend ausgerüstet ist;

28d. **Leichenwagen** ein Kraftfahrzeug zur Beförderung von Leichen, das zu diesem Zweck entsprechend ausgerüstet ist;

29. **Mannschaftstransportfahrzeug** ein Kraftwagen oder ein Anhänger, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Mannschaften für den Einsatz bestimmt sind und außer dem Lenkerplatz für mehr als acht Personen Plätze ausweisen;

30. **Kraftwagenzug** ein Kraftwagen mit einem Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 750 kg oder mit mehr als einem Anhänger; Sattelkraftfahrzeuge und Gelenkkraftfahrzeuge gelten jedoch nicht als Kraftwagenzüge;

30a. **Gewicht** oder **Last** eine Größe von der Art der Masse gem. § 2 Z 12 des Maß- und Eichgesetzes 1950 i. d .F. des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 174/1973;

31. **Eigengewicht** das Gewicht eines vollständig ausgestatteten, betriebsbereiten, auf waagrechter, ebener Fahrbahn stehenden Fahrzeuges ohne Ladung, bei Kraftfahrzeugen einschließlich des vollgefüllten Kraftstoffbehälters oder der als Kraftquelle bestimmten Akkumulatorenbatterie; für Fahrzeuge die den in den Betriebserlaubnisrichtlinien definierten Klassen angehören hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Art und Weise der Bestimmung des Eigengewichtes durch Verordnung festzulegen;

31a. **Gewicht des Fahrzeuges in fahrbereitem Zustand im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG für Fahrzeuge der Klasse M1** ist das Gewicht des Fahrzeuges mit Aufbau oder das Gewicht des Fahrgestelles mit Führerhaus, wenn der Aufbau nicht

vom Hersteller geliefert wird, einschließlich Kühlfüssigkeit, Schmiermittel, Kraftstoffbehälter zu 90% gefüllt, Werkzeug, Ersatzrad, Lenker mit einem Pauschalgewicht von 75 daN;

32. **Gesamtgewicht** das Gewicht des stillstehenden, fahrbereiten Fahrzeuges samt Ladung, dem Lenker und allen gleichzeitig beförderten Personen; das Gesamtgewicht eines Anhängers, ausgenommen Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger; ergibt sich aus der von der Achse oder den Achsen des an das Zugfahrzeug angekuppelten beladenen Anhängers auf die Fahrbahn übertragenen Last;

32a. **Höchstgewicht** das vom Erzeuger angegebene höchste technisch mögliche Gesamtgewicht des Fahrzeuges;

33. **höchstes zulässiges Gesamtgewicht** das höchste Gesamtgewicht, das ein bestimmtes Fahrzeug erreichen darf;

33a. **zulässiges Gesamtgewicht** der Wert, den das Gesamtgewicht eines Fahrzeuges unter bestimmten Verwendungsbedingungen nicht überschreiten darf;

33b. **höchste zulässige Anhängelast** ist das größte tatsächliche Gewicht eines an ein Kraftfahrzeug anzukuppelnden Anhängers, mit dem das Kraftfahrzeug in den Mitgliedstaaten der EU zugelassen oder in Betrieb genommen werden kann. Bei Zentralachsanhängern, Starrdeichselanhängern oder Sattelanhängern ist die höchste zulässige Anhängelast das tatsächliche Gewicht des Anhängers abzüglich der tatsächlichen Stützlast am Kupplungspunkt; die Belastung des Kupplungspunktes muss vom Hersteller angegeben werden. Die höchste zulässige Anhängelast darf die technisch zulässige Anhängelast, angegeben vom Hersteller des Fahrzeuges, nicht übersteigen;

34. **Achslast** die Summe aller bei stehendem Fahrzeug auf eine waagrechte, ebene Fahrbahn wirkenden Radlasten einer Achse oder zweier Achsen mit einem Radstand bis zu 1 m. Unter „Räder einer Achse“ sind die Räder eines Fahrzeuges zu verstehen, die symmetrisch oder im wesentlichen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegen; Achsen von Rädern, die ausschließlich der Stützung des Fahrzeuges dienen, gelten nicht als Achsen im Sinne dieses Bundesgesetzes;

34a. **Achshöchstlast** die vom Erzeuger angegebene höchste technisch mögliche Achslast einer Achse;

35. **höchste zulässige Achslast** die höchste Achslast, die mit einem bestimmten stehenden Fahrzeug auf eine waagrechte, ebene Fahrbahn übertragen werden darf;

35a. **Sattellast** die bei einem auf waagrechter, ebener Fahrbahn stehenden Sattelfahrzeug vom Sattelanhänger auf das Sattelzugfahrzeug übertragene lotrechte Last;

35b. **höchste zulässige Sattellast** die höchste Sattellast, die auf ein bestimmtes Sattelzugfahrzeug übertragen werden darf oder die ein bestimmter Sattelanhänger übertragen darf;

36. **höchste zulässige Belastung** das höchste zulässige Gesamtgewicht, vermindert um das Eigengewicht;

37. **höchste zulässige Nutzlast** das höchste Gewicht, das die Ladung eines bestimmten Fahrzeuges erreichen darf;

37a. **Bauartgeschwindigkeit** die Geschwindigkeit, hinsichtlich der aufgrund der Bauart des Fahrzeuges dauernd gewährleistet ist, dass sie auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille nicht überschritten werden kann;

37b. **landwirtschaftliches Fahrzeug** ein Fahrzeug, das zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt ist;

37c. **Wendekreis** der Kreis, den der äußerste Punkt eines mit größtem Einschlag der Lenkvorrichtung fahrenden Fahrzeuges beschreibt;

38. **Heeresfahrzeug** ein Kraftfahrzeug oder ein Anhänger, die zur Verwendung im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung bestimmt ist;

39. **Langgutfuhr** die Beförderung von Ladungen

a) mit Kraftfahrzeugen, wenn

aa) die Länge des Kraftfahrzeuges samt der Ladung 14m übersteigt oder

ab) die Ladung um mehr als ein Viertel der Länge des Kraftfahrzeuges über dessen hintersten Punkt hinausragt;

b) mit Kraftfahrzeugen mit Anhängern, wenn

ba) die Länge des letzten Anhängers samt der Ladung 14 m übersteigt,

bb) die Ladung des letzten Anhängers um mehr als ein Viertel der Länge des Anhängers über dessen hintersten Punkt hinausragt oder

bc) der letzte Anhänger ein Nachläufer (Z 26a) ist und die Ladung um mehr als ein Fünftel ihrer Länge über den hintersten Punkt des Nachläufers hinausragt;

40. **Kombinierter Verkehr** die Güterbeförderung

a) vom Absender zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof mit Kraftfahrzeugen auf der Straße (Vorlaufverkehr)

b) vom Verladebahnhof zum Einladebahnhof mit der Eisenbahn in einem Kraftfahrzeug, einem

- c) Anhänger oder deren Wechselaufbauten (Huckepackverkehr) oder in einem Container von mindestens 6 m Länge (Containerverkehr) und vom nächstgelegenen technisch geeigneten Entladebahnhof zum Empfänger mit Kraftfahrzeugen auf der Straße (Nachlaufverkehr)

Die Güterbeförderung auf der Straße erfolgt nur dann im Vorlauf- oder Nachlaufverkehr, wenn sie auf der kürzesten verkehrsüblichen, transportwirtschaftlich zumutbaren und nach den kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Vorschriften zulässigen Route durchgeführt wird und wenn entweder der Ver- oder der Entladebahnhof in Österreich liegt. Dies gilt für die Güterbeförderung durch Kraftfahrzeuge zu einem Hafen sinngemäß;

41. **Lufffederung** ein Federungssystem dessen Federwirkung zumindest 75% durch pneumatische Vorrichtung erzeugt wird;
42. **Fahrzeug nach Schaustellerart** ein Fahrzeug für die Verwendung im Schaustellergewerbe, das mit fest am Fahrzeug montierten Geräten oder Aufbauten ausgestattet ist;
43. **historischen Fahrzeug** ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Fahrzeug,
a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder
b) das älter als 25 Jahre ist und in die vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen ist (§ 131b);
44. **klimatisiertes Fahrzeug** ein Fahrzeug, dessen fest oder abnehmbare Aufbauten besonders für die Beförderung von Gütern in temperaturgeführtem Zustand ausgerüstet sind und dessen Seitenwände einschließlich der Wärmedämmung mindestens 45 mm dick sind;
45. **unteilbare Ladung** eine Ladung, die für die Zwecke der Beförderung auf der Straße nicht ohne unverhältnismäßig hohe Kosten oder Schadensrisiken in zwei oder mehr Einzelladungen geteilt werden kann und die auf Grund ihrer Abmessungen oder Massen nicht von einem Fahrzeug, das in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Bundesgesetzes entspricht, befördert werden kann; als unteilbar gelten auch
a) zu einer unteilbaren Ladung gehörende Ballastgewichte und Zubehör, sofern dieses 10% des Gewichtes der unteilbaren Ladung nicht überschreitet,
b) das Ballastgewicht von Kränen;
46. **Fahrgestell** ein unvollständiges Fahrzeug im Sinne des Art. 2 der Richtlinie 70/156/EWG oder des Art. 2 der Richtlinie 2003/37/EG.
-

3.3. Einteilung der Kraftfahrzeuge und Anhänger gemäß § 3 KFG

Für die Zwecke der wiederkehrenden Begutachtung gilt die in der Zulassungsbescheinigung bzw. den Genehmigungsdokumenten angeführte Fahrzeugklasse (z.B. M1/Wohnmobil).

Die folgenden neuen Fahrzeugkategorien gelten seit dem 28.10.2005. Bei Fahrzeugen, die bereits vor dem 28.10.2005 genehmigt und zugelassen wurden und daher in den Genehmigungs- und Zulassungsdokumenten noch die alten Bezeichnungen aufweisen, müssen prinzipiell keine Änderungen hinsichtlich der neuen Bezeichnungen erfolgen.

Es erfolgten folgende Änderungen (alt > **neu**):

Obergruppe „Krafträder“, Klasse L

einspurige Kleinkrafträder L1	> zweirädrige Kleinkrafträder L1e ,
mehrspurige Kleinkrafträder L2	> dreirädrige Kleinkrafträder L2e ,
Motorräder L3	> Motorräder L3e
Motorräder mit Beiwagen L4	> Motorräder mit Beiwagen L4e
Motordreiräder L5	> Motordreiräder (max. 3 Räder) L5e

Obergruppe „Kraftwagen“, Klassen L, M und N

vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge L2	> vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge L6e
vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 92/61/EWG L5	> vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 2002/24/EG L7e
land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen lof	> land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen T1 bis T5

Obergruppe „Anhänger“, Klassen O und R

lof Anhänger O1 bis O4	> lof-Anhänger R wie folgt:
O1	> R1a (bis 750 kg), R1b (bis 750 kg)
O2	> R1a (bis 1.500 kg), R1b (bis 1.500 kg), R2a , R2b
O3	> R3a (bis 10.000 kg), R3b (bis 10.000 kg)
O4	> R3a (über 10.000 kg), R3b (über 10.000 kg), R4a , R4b .

Obergruppe „Sonderkraftfahrzeuge“

Sonderkraftfahrzeuge	> (zusätzlich) land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Gleisketten C1 bis C5
----------------------	---

Neue Obergruppe „Gezogene auswechselbare lof-Maschine“

Klassen	S1a, S1b, S2a, S2b
---------	---------------------------

Kraftfahrzeuge und Anhänger werden in folgende Ober- und Untergruppen eingeteilt:

- a)
 1. **Krafträder**, das sind
 - 1.1. Kleinkrafträder (Motorfahrräder)
 - 1.1.1 zweirädrige Kleinkrafträder (Klasse **L1e**, Motorfahrräder)
 - 1.1.2 dreirädrige Kleinkrafträder (Klasse **L2e**)
 - 1.2. Motorräder (Klasse **L3e**)
 - 1.2.1 Kleinmotorräder
 - 1.2.2 Leichtmotorräder
 - 1.3. Motorräder mit Beiwagen (Klasse **L4e**)
 - 1.4. Motordreiräder (Klasse **L5e**)
 2. **Kraftwagen**, das sind
 - 2.1. Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern (Klasse **M**)
 - 2.1.1 Personenkraftwagen (Klasse **M1**)
 - 2.1.2 Kombinationskraftwagen (Klasse **M1**)
 - 2.1.3 Omnibusse
 - 2.1.3.1 Fahrzeuge für Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 5 000 kg (Klasse **M2**)
 - 2.1.3.2 Fahrzeuge für Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer

- zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 000 kg (Klasse **M3**)
- 2.2. Kraftfahrzeuge für Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern (Lastkraftwagen – Klasse **N**)
- 2.2.1 Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg (Klasse **N1**);
diese können weiter unterteilt werden in:
Gruppe I: Bezugsmasse bis zu 1 305 kg
Gruppe II: Bezugsmasse von mehr als 1 305 kg, aber nicht mehr als 1 760 kg, oder
Gruppe III: Bezugsmasse von mehr als 1 760 kg
- 2.2.2 Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg und nicht mehr als 12 000 kg (Klasse **N2**)
- 2.2.3 Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 000 kg (Klasse **N3**)
- 2.3. vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge (Klasse **L6e**)
- 2.4. vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 2002/24/EG (Klasse **L7e**)
- 2.5. Zugmaschinen
- 2.5.1 land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern gemäß der Richtlinie 2003/37/EG (Klasse **T**);

diese werden eingeteilt in:

- Klasse **T1**: Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h, einer Spurweite der dem Fahrer am nächsten liegenden Achse von mindestens 1 150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 1 000 mm,
- Klasse **T2**: Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h, einer Mindestspurweite von weniger als 1 150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 600 mm. Beträgt der Quotient aus der Höhe des Schwerpunkts der Zugmaschine über dem Boden und der mittleren Mindestspurweite der Achsen jedoch mehr als 0,90, so ist die bauartbedingte Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt,
- Klasse **T3**: Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h und einer Leermasse in fahrbereitem Zustand bis 600 kg,
- Klasse **T4**: Zugmaschinen auf Rädern mit besonderer Zweckbestimmung mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h (gemäß der Definition in Anlage 1 der Richtlinie 2003/37/EG)
- Klasse **T5**: Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h

2.5.2 Zugmaschinen, ausgenommen solche nach Z.2.5.1

2.6. Motorkarren

2.7. Kraftwagen, die nicht unter Z.2.1. bis 2.6. fallen

3. **Sonderkraftfahrzeuge**, das sind

3.1. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Gleisketten gemäß Richtlinie 2003/37/EG (Klasse **C**); diese werden analog zu der Einteilung gemäß Z.2.5.1. (Klasse T1 bis T5) in die Klassen **C1** bis **C5** eingeteilt;

3.2. Sonderkraftfahrzeuge, ausgenommen solche nach Z.3.1.

4. **Anhänger**, das sind

4.1. Anhängewagen

4.2. Einachsanhänger

4.3. Sattelanhänger

4.4. Zentralachsanhänger,

4.5. Starrdeichselanhänger

jeweils unterteilt in:

Klasse **O1**: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg

Klasse **O2**: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg und nicht mehr als 3 500 kg

Klasse **O3**: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg und nicht mehr als 10 000 kg

Klasse **O4**: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 000 kg, oder, wenn es sich um Iof-Anhänger handelt (Klasse **R**) jeweils unterteilt in:

Klasse **R1**: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 1 500 kg beträgt

Klasse **R2**: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 1 500 kg und bis zu 3 500 kg beträgt

Klasse **R3**: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 3 500 kg und bis zu 21 000 kg beträgt und

Klasse **R4**: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 21 000 kg beträgt

Ferner wird jede Klasse von Iof-Anhängern je nach der Höchstgeschwindigkeit für die sie ausgelegt ist, mit dem Buchstaben „a“ oder „b“ gekennzeichnet:

Buchstabe „a“ für Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit kleiner oder gleich 40 km/h;
Buchstabe „b“ für Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40km/h.

Die für die Klasseneinteilung von Sattelanhängern und Zentralachsanhängern maßgebliche Gesamtmasse ist gleich der von der oder den Achsen des Anhängers auf den Boden übertragenen Last, wenn der Anhänger mit dem Zugfahrzeug verbunden und bis zum zulässigen Höchstwert beladen ist.

5. Sonderanhänger

6. Gezogene auswechselbare Iof-Maschinen (Klasse S)

Klasse **S1**: Gezogene auswechselbare Maschinen für den Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 3 500 kg beträgt,

Klasse **S2**: Gezogene auswechselbare Maschinen für den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je nach Achse mehr als 3 500 kg beträgt.

Ferner wird jede Klasse von gezogenen auswechselbaren Maschinen je nach der Höchstgeschwindigkeit für die sie ausgelegt ist, mit dem Buchstaben „a“ oder „b“ gekennzeichnet:

Buchstabe „a“ für gezogene auswechselbare Maschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit kleiner oder gleich 40 km/h,

Buchstabe „b“ für gezogene auswechselbare Maschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h

b)

Sattelkraftfahrzeuge, Spezialkraftwagen, Gelenkfahrzeuge, Mannschafts-Transportfahrzeuge, Transportkarren, selbst fahrende Arbeitsmaschinen, Anhänger-Arbeitsmaschinen, Invalidenkraftfahrzeuge und Ausgleichkraftfahrzeuge fallen jeweils in die ihrer Bauart der Verwendungsbestimmung entsprechende, angeführte Ober- und Untergruppe.

3.4. Historische Fahrzeuge

Konkret auf die wiederkehrende Begutachtung bezogen, ergeben sich maßgebliche Unterschiede, ob es sich tatsächlich um ein „Historisches Fahrzeug“ handelt, oder ob das gegenständliche Fahrzeug lediglich „alt“ ist (Achtung: Nicht jeder „Oldtimer“ – das Gesetz kennt diesen Begriff gar nicht – ist somit schon ein historisches Kraftfahrzeug).

Für die wiederkehrende Begutachtung ist in erster Linie die Eintragung „Historisches Fahrzeug“ in der Zulassungsbescheinigung bzw. in den Genehmigungsdokumenten ausschlaggebend. Ohne diese Eintragung gilt das vorgeführte Fahrzeug nicht als „historisches Fahrzeug“.

* Seit dem 28.10.2005 (26. KFG-Novelle) gibt es generell nur mehr den Begriff „historisches Fahrzeug“ (zuvor „historische Kraftfahrzeuge“). Es können somit sämtliche Fahrzeugklassen als historische genehmigt und zugelassen werden.

Gem. § 2 Abs. 1 Z 43 KFG ist ein „historisches Fahrzeug ein **erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung** bestimmtes Fahrzeug,

a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder

b) das älter als 25 Jahre ist und in die vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr (nunmehr BMVIT) approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen ist (§ 131b).“

Hinsichtlich der erwähnten Liste (diese wird von der Firma EUROTAX aufgelegt und vertrieben) und den oben angeführten Begriffen sei auf den Erlass des BMVIT vom 2.5.2006, GZ BMVIT-190.500/0002-II/ST4/2006 hinzuweisen („Oldtimererlass“, der hier aus Platzgründen nicht wiedergegeben werden kann).

Als Kriterium für die **Erhaltungswürdigkeit** ist die Eintragung des betroffenen Kraftfahrzeuges in die vom Beirat für historische Kraftfahrzeuge approbierte Liste der Fa. Eurotax notwendig, die auf Basis der bisher gültigen Stückzahlbegrenzungen erstellt wurde. Daher sind Massenmodelle mit großer Verbreitung auf dem Markt auch dann nicht darin enthalten, wenn sie schon das Mindestalter (*) für historische Fahrzeuge erreicht haben.

* Aufgrund des Beschlusses des Beirates für historische Fahrzeuge, GZ. BMVIT-179.340/0002-II/ST4/2005 vom 1.12.2004, wurde hinsichtlich des Mindestalters für historische Fahrzeuge folgendes beschlossen:

* Als erhaltungswürdig gelten nur solche Fahrzeuge, welche in der Liste Historische Fahrzeuge entsprechend gekennzeichnet sind.

- * Im Jahr 2005 gelten nur solche Fahrzeuge mit einem Baujahr bis einschließlich 1980 als erhaltungswürdig.

Aufgrund der in den 80iger-Jahren beginnenden neueren Technologien wird das Fahrzeugalter für das Erreichen der Erhaltungswürdigkeit in weiterer Folge gleitend auf 30 Jahre angehoben (d.h. das Baujahr 1980 wird bis zum Jahr 2010 „eingefroren“).

- * Ab dem Jahr 2010 gelten nur noch solche Fahrzeuge als erhaltungswürdig, welche zumindest 30 Jahre alt sind.
- * Diese Regelung findet für alle Fahrzeugklassen und –arten Anwendung.
- * Auch Fahrzeuge, welche bislang erst mit 30 Jahren als erhaltungswürdig angesehen wurden, fallen ab dem kommenden Jahr unter diese Regelung.
- * Einzelfälle können weiterhin dem Beirat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Zusätzlich muss eine **Originalität** in der Form vorliegen, dass die Hauptgruppen der Fahrzeuge im Originalzustand erhalten sind. Zeitgenössischer Ersatz gilt als dem originalen Zustand entsprechend, wenn es sich um Zubehör oder Ersatzteile handelt, die in einem Zeitraum von 10 Jahren ab dem Erzeugungsjahr des Fahrzeuges im Handel angeboten wurden.

Hinsichtlich des **Erhaltungszustandes** wird gefordert, dass das betroffene Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher im Sinne der Überprüfung nach § 56 KFG (Besondere Überprüfung) oder § 57a KFG (Wiederkehrende Begutachtung) ist.

Zusätzlich ist es notwendig, eine **Klassifizierung** nach der von Sachverständigen für historische Kraftfahrzeuge verwendeten 5-stufigen Wertskala durchzuführen, wobei lediglich die Einstufung von 1 bis 3 als erhaltungswürdig angesehen wird.

Historische Fahrzeuge unterliegen einer zeitliche **Benützungsbegrenzung** (Kraftwagen, Anhänger etc. max. 120 Tage und Krafträder max. 60 Tage im Jahr). Darüber sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

Obwohl historische Fahrzeuge generell der wiederkehrenden Begutachtung unterliegen, bestehen **Ausnahmen zu einzelnen Prüfpositionen**. Eine Ausnahme gegenüber anderen Fahrzeugen besteht u.a. darin, dass hinsichtlich der allgemeinen **Ausrüstungsbestimmungen** für alle historischen Fahrzeuge der zum Zeitpunkt des erstmaligen Inverkehrbringens gesetzmäßige Zustand gilt, mit Ausnahme jener Ausrüstungsgegenstände, für die eine Nachrüstverpflichtung besteht. Vorkriegsfahrzeuge bzw. Fahrzeuge aus den Anfängen der Motorisierung verfügen oftmals nicht über elementare Sicherheitseinrichtungen. Es ist deshalb notwendig, dass für historische Fahrzeuge sicherheitsrelevante „Standardausrüstungen“ wie z.B. Beleuchtung, Fahrtrichtungsanzeiger etc., auch wenn diese z.B. aufgrund des Alters des Fahrzeuges nicht vorhanden sind, erforderlich sind, um einen sicheren Betrieb im heutigen Fahrzeugverkehr zu gewährleisten.

Eine weitere wichtige Ausnahme bei der wiederkehrenden Begutachtung ergibt sich aus dem **Begutachtungsintervall**. Historische Fahrzeuge sind generell nur alle **2 Jahre** zu begutachten.

Auszug aus dem Mängelkatalog für alle Fahrzeugklassen zur wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 (i.d.F. der 29. Novelle), der Durchführungsverordnung zum Kraftfahrzeuggesetz (i.d.F. der 54. Novelle) und der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV i.d.F. der 3. Novelle).

6. überarbeitete und ergänzte Neuauflage“ (Mängelkatalog 2009) - betreffend historische Kraftfahrzeuge.

3.4. Historische Fahrzeuge

Konkret auf die wiederkehrende Begutachtung bezogen, ergeben sich maßgebliche Unterschiede, ob es sich tatsächlich um ein „Historisches Fahrzeug“ handelt, oder ob das gegenständliche Fahrzeug lediglich „alt“ ist (Achtung: Nicht jeder „Oldtimer“ – das Gesetz kennt diesen Begriff gar nicht – ist somit schon ein historisches Kraftfahrzeug).

- * Seit dem 28.10.2005 (26. KFG-Novelle) gibt es generell nur mehr den Begriff „historisches Fahrzeug“ (zuvor „historische Kraftfahrzeuge“). Es können somit sämtliche Fahrzeugklassen als historische genehmigt und zugelassen werden.

Für die wiederkehrende Begutachtung ist in erster Linie die Eintragung „Historisches Fahrzeug“ in der Zulassungsbescheinigung bzw. in den Genehmigungsdokumenten ausschlaggebend. Ohne diese Eintragung gilt das vorgeführte Fahrzeug nicht als „historisches Fahrzeug“ (auch genügt z.B.: der bloße Vermerk im Zulassungsschein „Fahreinschränkung auf 120 Tage“ nicht).

Gem. § 2 Abs. 1 Z 43 KFG ist ein „historisches Fahrzeug ein **erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung** bestimmtes Fahrzeug,

- a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder
- b) das älter als 30 Jahre ist und in die vom BMVIT approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen ist (§ 131b).“

Hinsichtlich der erwähnten Liste (diese wird von der Firma EUROTAX aufgelegt und vertrieben) und den oben angeführten Begriffen sei auf den Erlass des BMVIT vom 2.5.2006, GZ BMVIT-190.500/0002-II/ST4/2006 hinzuweisen („Oldtimererlass“, der hier aus Platzgründen nicht wiedergegeben werden kann).

Als Kriterium für die **Erhaltungswürdigkeit** ist die Eintragung des betroffenen Kraftfahrzeuges in die vom Beirat für historische Kraftfahrzeuge approbierte Liste der Fa. Eurotax notwendig, die auf Basis der bisher gültigen Stückzahlbegrenzungen erstellt wurde. Daher sind Massenmodelle mit großer Verbreitung auf dem Markt auch dann nicht darin enthalten, wenn sie schon das Mindestalter (*) für historische Fahrzeuge erreicht haben.

Zusätzlich muss eine **Originalität** in der Form vorliegen, dass die Hauptgruppen der Fahrzeuge im Originalzustand erhalten sind (Motor, Getriebe, Differenzial, Bremsanlage, Achsen und Radaufhängungen, Karosserie). Zeitgenössischer Ersatz gilt als dem originalen Zustand entsprechend, wenn es sich um Zubehör oder Ersatzteile handelt, die in einem Zeitraum von 10 Jahren ab dem Erzeugungsjahr des Fahrzeuges im Handel angeboten wurden.

Hinsichtlich des **Erhaltungszustandes** wird gefordert, dass das betroffene Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher im Sinne der Überprüfung nach § 56 KFG (Besondere Überprüfung) oder § 57a KFG (Wiederkehrende Begutachtung) ist.

Zusätzlich ist es notwendig, eine **Klassifizierung** nach der von Sachverständigen für historische Kraftfahrzeuge verwendeten 5-stufigen Wertskala durchzuführen, wobei lediglich die Einstufung von 1 bis 3 als erhaltungswürdig angesehen wird.

Historische Fahrzeuge unterliegen einer zeitliche **Benützungsbegrenzung** (Kraftwagen, Anhänger etc. max. 120 Tage und Krafträder max. 60 Tage im Jahr). Darüber sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

Obwohl historische Fahrzeuge generell der wiederkehrenden Begutachtung unterliegen, bestehen **Ausnahmen zu einzelnen Prüfpositionen**. Eine Ausnahme gegenüber anderen Fahrzeugen besteht u.a. darin, dass hinsichtlich der allgemeinen Ausrüstungsbestimmungen für alle historischen Fahrzeuge der zum Zeitpunkt des erstmaligen Inverkehrbringens gesetzmäßige Zustand gilt, mit Ausnahme jener Ausrüstungsgegenstände, für die eine Nachrüstverpflichtung* (Genehmigung als historisches Fahrzeug seit dem 10.12.2004) besteht.

* Vorkriegsfahrzeuge bzw. Fahrzeuge aus den Anfängen der Motorisierung verfügen oftmals nicht über elementare Sicherheitseinrichtungen. Es ist deshalb notwendig, dass für historische Fahrzeuge sicherheitsrelevante „Standardausrüstungen“ wie z.B. Beleuchtung, Fahrtrichtungsanzeiger etc., auch wenn diese z.B. aufgrund des Alters des Fahrzeuges nicht vorhanden sind, erforderlich sind, um einen sicheren Betrieb im heutigen Fahrzeugverkehr zu gewährleisten. Hinsichtlich der Nachrüstverpflichtung wurde per Erlass des BMVIT vom 10.12.2007 (GZ. BMVIT-179.340/0007-II/ST4/2007) folgendes beschlossen (daher dürfen historische Fahrzeuge seit dem 10.12.2007 nur mehr unter diesen Bedingungen genehmigt werden; historische Fahrzeuge die vor diesem Zeitpunkt genehmigt wurden, sind von der folgenden Nachrüstverpflichtung nicht betroffen):

„An Fahrzeugen der **Klassen M und N** müssen mindestens 2

- Rückspiegel,
- Fahrtrichtungsanzeiger,
- Bremsleuchten,
- Begrenzungsleuchten,
- Rückstrahler hinten,
- Abblendscheinwerfer
- und bei Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h zusätzlich Fernscheinwerfer

angebracht sein.

Bei einspurigen Fahrzeugen der **Klasse L** muss mindestens

- ein Rückspiegel,
- eine Bremsleuchte,
- ein Rückstrahler hinten,
- ein Abblendscheinwerfer,
- und bei Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h zusätzlich ein Fernscheinwerfer

angebracht sein.

Bei **mehrspurigen Fahrzeugen der Klasse L** müssen in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 15 KFG 1967 in Abhängigkeit von der Breite des Fahrzeuges jeweils zwei der genannten Beleuchtungseinrichtungen vorhanden sein. Verfügen diese Fahrzeuge über geschlossenen Aufbauten sind zusätzlich Fahrtrichtungsanzeiger notwendig.

Diese **Bauteile** müssen keine E-Prüfzeichen aufweisen, jedoch müssen sie eine in etwa gleiche Wirkung erreichen.

Bei den **Anbringungsmaßnahmen** können geringfügige Abweichungen hingenommen werden, wenn andernfalls das historische Erscheinungsbild zu stark beeinträchtigt wird. Eine Anbringung mittels demontierbarer Leuchenträger ist zulässig.

Fahrzeuge die diesen Mindestanforderungen genügen, können unter Vorschreibung der Standardauflagen für historische Kraftfahrzeuge genehmigt werden.“

Eine weitere wichtige Ausnahme bei der wiederkehrenden Begutachtung ergibt sich aus dem **Begutachtungsintervall**. Historische Fahrzeuge sind generell nur alle **2 Jahre** zu begutachten.

Prüfvorschriften:

Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauart vom technischen Standard abweichen und auf die daher einige Prüfverfahren möglicherweise nicht anwendbar sind, sind nach Herstellerangaben zu beurteilen.

Bei den Prüfungen ist naturgemäß auf die dem damaligen technischen Stand entsprechenden Konstruktionen und technischen Ausführungen Rücksicht zu nehmen und dementsprechend zu prüfen und zu bewerten. Bei diesen Prüfschritten ist besonders im Feld „Bemerkungen“ auf die Besonderheiten hinzuweisen und diese sind jedenfalls zu dokumentieren.

Generell ist auf die im Zulassungsschein oder Genehmigungsdokument aufgelisteten Auflagen und Ausnahmen zu achten.

Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV i.d.F. der 3. Novelle).

Historische Fahrzeuge unterliegen einer zeitliche Benützungsbegrenzung (Kraftwagen, Anhänger etc. max. 120 Tage und Krafträder max. 60 Tage im Jahr). Darüber sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

Auszug aus den Ergänzungen zum Mängelkatalog + 2009 für alle Fahrzeugklassen zur wiederkehrenden Begutachtung gem. § 57a KFG 1967 (i.d.F. der 30. Novelle) der Durchführungsverordnung zum Kraftfahrzeuggesetz (i.d.F. der 55. Novelle) und der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV i.d.F. der 4. Novelle).

Ergänzungen zur 6. Auflage

Wien, im Oktober 2010-12-01

Impressum

Herausgeber und Verleger:

Österreichischer Wirtschaftsverlag GmbH,

1051 Wien, Wiedner Hauptstraße 120-124

Kommentar zur Mängelgruppe 7:

Sonstige Ausstattungen soweit vorgeschrieben

7.12 Gasanlage für den Antrieb von Kraftfahrzeugen

Nachträglicher Einbau einer Gasanlage bei historischen Fahrzeugen:

Der Einbau einer Gasanlage ist bei historischen Fahrzeugen auch nachträglich möglich, wenn es sich um einen zeitgemäßen Umbau handelt. Wird eine „moderne“ Gasanlage eingebaut, so verliert das Fahrzeug die Einstufung als „historisches Fahrzeug“.

Wenn auch tatsächlich mit Gas gefahren werden soll, muss die Gasanlage bzw. zumindest die Bauteile, aus Gründen der Betriebssicherheit, der ECE Regelung Nr. 115 entsprechen.

Ein Abgasnachweis muss in diesem Fall nicht erbracht werden, da angenommen werden kann, dass sich die Abgaswerte nicht verschlechtern.

Die in der Ergänzung angeführten Erlässe findet man auf der Homepage www.ris.bka.gv.at oder unter www.maengelkatalog.at

Auszug aus dem Mängelkatalog 2013 der Bundesinnung der Kraftfahrzeugtechniker für alle Fahrzeugklassen zur wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 (i.d.F. der 31. Novelle), der Durchführungsvordnung zum Kraftfahrgesetz KDV (i.d.F. der 59. Novelle) und der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung PBStV (i.d.F. der 7. Novelle)

7. überarbeitete und ergänzte Neuauflage (Mängelkatalog 2013) – betreffend historische Fahrzeuge

3.4. Historische Fahrzeuge

Konkret auf die wiederkehrende Begutachtung bezogen, ergeben sich maßgebliche Unterschiede, ob es sich tatsächlich um ein „Historisches Fahrzeug“ handelt, oder ob das gegenständliche Fahrzeug lediglich „alt“ ist. Achtung: Nicht jeder „Oldtimer“ – das Gesetz kennt diesen Begriff gar nicht – ist somit auch schon ein historisches Fahrzeug.

- Seit dem 28.10.2005 gibt es generell nur mehr den Begriff „Historisches Fahrzeug“ (zuvor „historische Kraftfahrzeuge“). Es können somit sämtliche Fahrzeugklassen als historische genehmigt und zugelassen werden.

Für die wiederkehrende Begutachtung ist die Eintragung „Historisches Fahrzeug“ im Zulassungsschein bzw. im Genehmigungsdokument ausschlaggebend. Ohne einer solchen Eintragung gilt das vorgeführte Fahrzeug nicht als „historisches Fahrzeug“ (auch genügt z.B. ein bloße Vermerk im Zulassungsschein „Fahreinschränkung auf 120 Tage“ nicht).

Gemäß § 2 Abs. 1 Z. 43 KFG 1967 ist ein historisches Fahrzeug ein **erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung** bestimmtes Fahrzeug,

- a) mit Baujahr 1955 und davor, oder
- b) das älter als 30 Jahre ist und in die vom BMVIT approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen ist (§ 131b).

Hinsichtlich der erwähnten Liste (diese wird von der Firma Eurotax aufgelegt und vertrieben) und den oben angeführten Begriffen auch auf den Erlass des BMVIT vom 02.05.2006, GZ. BMVIT-190.500/0002-II/ST4/2006, hinzuweisen („Oldtimererlass“, der hier aus Platzgründen nicht wiedergegeben werden kann).

Als Kriterium für die **Erhaltungswürdigkeit** ist die Eintragung des betroffenen Kraftfahrzeuges in die vom Beirat für historische Fahrzeuge approbierte Liste der Firma Eurotax notwendig. Fahrzeuge, die nicht in der Liste genannt sind, jedoch das gesetzlich festgelegte Mindestalter erreicht haben, können weiterhin dem Beirat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Zusätzlich muss eine **Originalität** in der Form vorliegen, dass die Hauptgruppen der Fahrzeuge im Originalzustand erhalten sind (Motor, Getriebe, Differential, Bremsanlage, Achsen und Radaufhängungen, Karosserie). Zeitgenössischer Ersatz gilt als dem originalen Zustand entsprechend, wenn es sich um Zubehör oder Ersatzteile handelt, die in einem Zeitraum von 10 Jahren ab dem Erzeugungsjahr des Fahrzeuges im Handel angeboten wurde.

Hinsichtlich des **Erhaltungszustandes** wird gefordert, dass das betroffene Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher im Sinne der Überprüfungen nach § 56 KFG 1967 (Besondere Überprüfung) oder § 57a KFG 1967 (Wiederkehrende Begutachtung) ist.

Zusätzlich ist es notwendig, eine **Klassifizierung** nach der von Sachverständigen für historische Fahrzeuge verwendeten 5-stufigen Werteskala durchzuführen, wobei lediglich die Einstufung von 1 bis 3 als erhaltungswürdig angesehen wird.

Historische Fahrzeuge unterliegen einer zeitlichen **Benützungsbeschränkung** (Kraftwagen, Anhänger etc. max. 120 Tage und Krafträder max. 60 Tage im Jahr). Darüber sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

Obwohl historische Fahrzeuge generell der wiederkehrenden Begutachtung unterliegen, bestehen **Ausnahmen zu einzelnen Prüfpositionen**. Eine Ausnahme gegenüber anderen Fahrzeugen steht u.a. darin, dass hinsichtlich der allgemeinen Ausrüstungsbestimmungen für alle historischen Fahrzeuge der zum Zeitpunkt des erstmaligen Inverkehrbringens gesetzmäßige Zustand gilt, mit Ausnahme jener Ausrüstungsgegenstände, für die eine Nachrüstverpflichtung * (Genehmigung als historisches Fahrzeug seit dem 10.12.2007) besteht.

*Vorkriegsfahrzeuge bzw. Fahrzeuge aus den Anfängen der Motorisierung verfügen oftmals nicht über elementare Sicherheitseinrichtungen. Es ist deshalb notwendig, dass für historische Fahrzeuge sicherheitsrelevante „Standardausrüstungen“ wie z.B. Beleuchtung, Fahrtrichtungsanzeiger etc., auch wenn diese z.B. aufgrund des Alters des Fahrzeuges nicht vorhanden sind, um einen sicheren Betrieb im Fahrzeugverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen zu gewährleisten. Hinsichtlich der Nachrüstverpflichtung wurde per Erlass des BMVIT vom 10.12.2007 (GT. BMVIT – 179.340/0007-II/ST4/2007) folgendes beschlossen (daher dürfen historische Fahrzeuge seit dem 10.12.2007 nur mehr unter diesen Bedingungen genehmigt werden; historische Fahrzeuge die vor diesem Zeitpunkt genehmigt wurden, sind von der folgenden Nachrüstverpflichtung nicht betroffen):

An Fahrzeugen der **Klassen M und N** müssen mindestens 2

- Rückfahrspiegel,
- Fahrtrichtungsanzeiger,
- Bremsleuchten,
- Begrenzungsleuchten,
- Rückstrahler hinten,
- Abblendscheinwerfer
- und bei Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h zusätzlich Fernlichtscheinwerfer

angebracht sein.

Bei **einspurigen Fahrzeugen der Klasse L** muss mindestens

- ein Rückspiegel,
- eine Bremsleuchte,
- ein Rückstrahler hinten,
- ein Abblendscheinwerfer
- und bei Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h zusätzlich ein Fernlichtscheinwerfer

angebracht sein.

Bei **mehrspurigen Fahrzeugen der Klasse L** müssen in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 15 KFG 1967 in Abhängigkeit von der Breite des Fahrzeuges jeweils zwei der genannten Beleuchtungseinrichtungen vorhanden sein. Verfügen diese Fahrzeuge über geschlossene Aufbauten sind zusätzlich Fahrtrichtungsanzeiger notwendig.

Diese **Bauteile** müssen keine E-Prüfzeichen aufweisen, jedoch müssen sie eine in etwa gleiche Wirkung erreichen.

Bei den **Anbringungsmaßnahmen** können geringfügige Abweichungen hingenommen werden, wenn andernfalls das historische Erscheinungsbild zu stark beeinträchtigt wird. Eine Anbringung mittels demontierbarer Leuchenträger ist zulässig.

Fahrzeuge die diesen Mindestanforderungen genügen, können unter Vorschreibung der Standardauflagen für historische Kraftfahrzeuge genehmigt werden.

Eine weitere Ausnahme bei der wiederkehrenden Begutachtung ergibt sich aus dem **Begutachtungsintervall**. Historische Fahrzeuge sind generell nur alle **2 Jahre** zu begutachten.

Prüfvorschriften:

Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauart vom technischen Standard abweichen und auf die daher einige Prüfverfahren möglicherweise nicht anwendbar sind, sind nach Herstellerangaben zu beurteilen.

Bei den Prüfungen ist naturgemäß auf die dem damaligen technischen Stand entsprechenden Konstruktionen und technischen Ausführungen Rücksicht zu nehmen und dementsprechend zu prüfen und zu bewerten. Bei diesen Prüfschritten ist besonders im Feld „Bemerkungen“ auf die Besonderheiten hinzuweisen und diese sind jedenfalls zu dokumentieren.

Generell ist auf die im Zulassungsschein oder Genehmigungsdokument aufgelisteten Auflagen und Ausnahmen zu achten.

Prüfposition Hauptgruppe 1

1 Bremsanlage

1.4 Feststellbremse

1.4.1 Wirkung

.....

Bei Kardanbremsen genügt die Feststellung der ausreichenden Bremswirkung.

Prüfposition Hauptgruppe 8

8 Umweltbelastung

8.2 Abgasemissionen

8.2.1 Emissionen von Benzinmotoren

Bemerkung: Bei Kraftfahrzeugen mit 2-Takt-Ottomotoren sowie bei Fahrzeugen mit Rotationskolbenmotor ohne moderner Abgasreinigungsanlage wie z.B.: Dreiwegekatalysator oder Lamdasondenregelung sind keine Abgasemissionsmessungen vorgesehen.

8.2.2 Emissionen von Dieselmotoren

8.2.2.2 Abgastrübung

.....

Bemerkung: Fahrzeuge, die vor dem 1. Jänner 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen. Es ist lediglich eine Sichtprüfung durchzuführen.

Normverbrauchsabgabe bei „Oldtimern“

Bundesministeriums
für Finanzen

Geschäftsabteilung IV/14
GZ Ö 15/2-IV/14/98

Die Normverbrauchsabgabe knüpft unmittelbar an den Zolltarif an: Nach § 2 NoVAG 1991 gelten als Kraftfahrzeuge grundsätzlich nur Personen- und Kombinationskraftwagen der „Position 8703 der kombinierten Nomenklatur“ sowie „Krafträder, auch mit Beiwagen“, die unter bestimmte zolltarifarisches Unterpositionen fallen.

Nach den Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur der Europäischen Gemeinschaften zum Kapitel 97 (Amtsblatt der EU vom 4.4.1996, C 127/03, zu Zollposition 9705 00 00) werden Kraftfahrzeuge zollrechtlich als „Sammlungsstücke von geschichtlichem Wert“ eingereiht, wenn sie

- einen gewissen Seltenheitswert haben,
- normalerweise nicht ihrem ursprünglichen Verwendungszweck gemäß genutzt werden,
- Gegenstände eines Spezialhandels außerhalb des üblichen Handels mit ähnlichen Gebrauchsgegenständen sind,
- einen hohen Wert haben und
- einen charakteristischen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaften oder einen Abschnitt dieser Entwicklung dokumentieren.

Die Voraussetzungen können grundsätzlich als gegeben unterstellt werden für:

- **Kraftfahrzeuge, die 30 Jahre oder älter sind und einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen**, wenn sie außerdem in ihrem **Originalzustand** sind – „ohne wesentliche Änderungen des Fahrgestells, des Steuer- oder Bremssystem, des Motors usw.“
- **Alle Kraftfahrzeuge, die vor dem Jahr 1950 hergestellt**, auch in nicht fahrbereitem Zustand.
- Diese Regelungen gelten auch für **jüngere Fahrzeuge, die „bei einem geschichtlichen Ereignis benutzt wurden“** und **Rennwagen, mit denen bedeutende sportliche Erfolge errungen wurden**.

Sollte für betroffene Fahrzeuge bereits Normverbrauchsabgabe entrichtet worden sein, so bietet § 12 NOVAG keine geeignete Handhabe für eine Vergütung. Es kann aber ein Festsetzungsbescheid nach § 201 BAO wegen unrichtiger Selbstberechnung erlassen werden. Die Anregung zu einem solchen Bescheid nach § 201 BAO kann in Fällen des Selbstimports (§ 1 Z 3 NoVAG) vom Zulassungsbesitzer, in Lieferungs-fällen (oder Leasing-fällen) nach § 1 Z 1 (oder Z 2) NoVAG vom Unternehmen (Händler, Leasingunternehmen) erfolgen. Im Allgemeinen wird dadurch auch eine Berichtigung der Umsatzsteuer nach § 16 UstG 1994 erforderlich sein.

15. September 1998
Für den Bundesminister:
Dr. Peter Quantschnigg

Die Regelung, die die besondere Behandlung von historischen Kraftfahrzeugen in der EU möglich gemacht hat:

EINHEITLICHE ANWENDUNG DER KOMBINIERTEN NOMENKLATUR (KN)

(Einreihung von Waren)

(96/C 127/03)

Erläuterungen gemäß Artikel 10 Absatz I der Verordnung (EWG) Nr: 2658/87 des Rates vom 23. Juli:1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr: 580/96 der Kommission (2)

Die „Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur der Europäischen Gemeinschaften“ (3) werden wie folgt geändert:
Auf Seite 391 wird nachstehender Text angefügt:

"ABSCHNITT XXI"

KUNSTGEGENSTÄNDE, SAMMLUNGSSTÜCKE UND ANTIQUITÄTEN

Kapitel 97

KUNSTGEGENSTÄNDE, SAMMLUNGSSTÜCKE UND ANTIQUITÄTEN

97050000 Zoologische, botanische, mineralogische oder anatomische Sammlungsstücke und Sammlungen; Sammlungsstücke von geschichtlichem, archäologischem, paläontologischem, völkerkundlichem oder münzkundlichem Wert

1. Hierher gehören auch Kraftfahrzeuge als Sammlungsstücke von geschichtlichem Wert, wenn sie den Kriterien des EuGH-Urteils in der Rechtssache Nr. C 200/84 entsprechen und somit:

- einen gewissen Seltenheitswert haben,
- normalerweise nicht ihrem ursprünglichen Verwendungszweck gemäß genutzt werden,
- Gegenstand eines Spezialhandels außerhalb des üblichen Handels mit ähnlichen Gebrauchsgegenständen sind,
- einen hohen Wert haben und
- einen charakteristischen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaften oder einen Abschnitt dieser Entwicklung dokumentieren.

Im Hinblick darauf, dass es sich bei einem Kraftfahrzeug grundsätzlich um einen relativ kurzlebigen Gebrauchsgegenstand handelt, der der ständig fortschreitenden technischen Entwicklung unterliegt, können - soweit nicht offensichtlich Tatsachen dagegen sprechen - die vorstehenden Voraussetzungen des genannten Urteils als gegeben unterstellt werden für:

- Kraftfahrzeuge in ihrem Originalzustand
- ohne wesentliche Änderungen des Fahrgestells, des

- Steuer- oder Bremssystem, des Motors usw.
- die 30 Jahre oder älter sind und einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen;
 - alle Kraftfahrzeuge, die vor dem Jahr 1950 hergestellt wurden, auch in nicht fahrbereitem Zustand.
- 2 . Hierher gehören als Sammlungsstücke von geschichtlichem Wert auch
- a) Kraftfahrzeuge, die unabhängig von ihrem Baujahr nachweislich bei einem geschichtlichen Ereignis benutzt wurden;
 - b) Rennkraftfahrzeuge, die nachweislich ausschließlich für den Motorsport entworfen, gebaut und verwendet worden sind und bei angesehenen nationalen oder internationalen Ereignissen bedeutende sportliche Erfolge errungen haben.
- Der Nachweis kann durch geeignete Unterlagen erbracht werden, z; B. durch Lexika oder Fachbücher oder durch Gutachten anerkannter Sachverständiger.
- 3 . Die vorstehenden Erläuterungen gelten sinngemäß auch für Krafträder.
- 4 . Nicht hierher gehören Nachahmungen, sofern sie die vorgenannten Voraussetzungen nicht erfüllen“.

(1) ABI. Nr. L 256 vom 7 .9 .1987, S. 1.
(2) ABI. Nr. L 84 vom 3. 4. 1996, S. 18.
(3) ABI. Nr. C 342 vom 5. 12. 1994, S. 1.

II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION
KOMMISSION**Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur der Europäischen Gemeinschaften**

(2009/C 272/02)

Gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a zweiter Gedankenstrich der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (1) werden die Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur der Europäischen Gemeinschaften (2) wie folgt geändert

Seite 402:

**9705 00 00 Zoologische, botanische, mineralogische oder anatomische Sammlungsstücke und Sammlungen;
Sammlungsstücke von geschichtlichem, archäologischem, paläontologischem, völkerkundlichem
oder münzkundlichem Wert**

Der bestehende Text erhält folgende Fassung:

„1. Zu dieser Position gehören Kraftfahrzeuge, die

- sich in ihrem Originalzustand befinden, d. h. an denen keine wesentlichen Änderungen des Fahrgestells, des Steuer- oder Bremssystems, des Motors usw. vorgenommen wurden,
- mindestens 30 Jahre alt sind und
- einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen.

Kraftfahrzeuge gelten jedoch nicht als von geschichtlichem und völkerkundlichem Wert und werden von dieser Position ausgeschlossen, wenn die zuständigen Behörden feststellen, dass sie keinen wichtigen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaften dokumentieren oder keinen Abschnitt dieser Entwicklung veranschaulichen können.

Zusätzlich müssen diese Fahrzeuge die für die Aufnahme in eine Sammlung erforderlichen Eigenschaften aufweisen:

- Sie müssen verhältnismäßig selten sein,
- sie dürfen normalerweise nicht ihrem ursprünglichen Verwendungszweck gemäß benutzt werden,
- sie müssen Gegenstand eines Spezialhandels außerhalb des üblichen Handels mit ähnlichen Gebrauchsgegenständen sein und
- sie müssen einen hohen Wert haben.

2. Zu dieser Position gehören auch Sammlungsstücke von geschichtlichem Wert:

- a) Kraftfahrzeuge, die unabhängig von ihrem Herstellungsdatum nachweislich bei einem geschichtlichen Ereignis im Einsatz waren;

(1) ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1.

(2) ABl. C 133 vom 30.5.2008, S. 1.

- b) Rennkraftfahrzeuge, die unabhängig von ihrem Herstellungsdatum nachweislich ausschließlich für den Motorsport entworfen, gebaut und verwendet worden sind und bei angesehenen nationalen und internationalen Ereignissen bedeutende sportliche Erfolge errungen haben.
3. Waren, die als Teile und Zubehör für die oben aufgeführten Kraftfahrzeuge verwendet werden, werden in diese Position eingereiht, wenn sie selbst Sammlungsstücke darstellen, unabhängig davon, ob sie in ein solches Fahrzeug eingebaut werden sollen oder nicht.

Der Nachweis kann durch geeignete Unterlagen erbracht werden, z. B. durch Lexika oder Fachbücher oder durch Gutachten anerkannter Sachverständiger.

Die vorstehenden Erläuterungen gelten sinngemäß auch für Krafträder.

Nachahmungen sind stets ausgeschlossen (im Allgemeinen Kapitel 87).“

Tarifierungsrichtlinie historische Kfz.doc

Helmut Nagl (Helmut.Nagl@bmf.gv.at)

angeschlossen ergeht als Vorinformation eine Richtlinie zur tarifarischen Einreihung von historischen Fahrzeugen in die Pos. 9705. Es ist in Aussicht genommen, die Richtlinie ab 14. Juni 2010 umzusetzen und ab diesem Zeitpunkt die bisher geltende Weisung von Abt. Leiter Mag. Ebinger aufzuheben.
i.A.

Reg.Rat Helmut Nagl

Bundesministerium für Finanzen
A-1030 Wien Hintere Zollamtsstraße 2b
Abt. IV/8 Tel. +431-51433 504229
helmut.nagl@bmf.gv.at

Nationale Richtlinie zur Einreihung von Kraftfahrzeugen von geschichtlichem bzw. völkerkundlichem Wert (sog. historische Kraftfahrzeuge bzw. „Oldtimer“ d. Pos. 9705)

Für die Einreihung von Fahrzeugen in die Position 9705 der Kombinierten Nomenklatur, als Fahrzeug mit geschichtlichem und völkerkundlichem Wert, ist ein Gutachten eines gerichtlich beideten Sachverständigen vorzulegen, aus dem - unter Bedachtnahme auf die im angeschlossenen Darstellungsvorschlag angeführten Punkte - hervorgeht, welche **Beschaffenheit bzw. Merkmale** das gegenständliche Fahrzeug zum Zeitpunkt der Abgabe des Gutachtens aufweist.

Der Nachweis durch ein Gutachten kann unterbleiben, wenn die Nämlichkeit des Fahrzeuges an Hand der in Lexika, Fachzeitschriften oder Fachbüchern (z. B. der approbierten Liste der historischen Fahrzeuge des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Beirat für historische Fahrzeuge) enthaltenen Darstellungen eindeutig festgestellt werden kann und eine Einreihung zweifelsfrei möglich ist.

Für eine bundesweit einheitliche Anwendung der Erläuterungsbestimmungen zur Position 9705 des Amtsblattes der Europäischen Union C-272/2009 vom 13. 11. 2009 sind die nachstehend angeführten Begriffe wie folgt auszulegen:

– Originalzustand bzw. unwesentliche Änderungen:

Folgende Elemente müssen mindestens im Originalzustand (auch mit Reparaturen unter Verwendung von dem Original entsprechenden Ersatzteilen und Zubehör) erhalten sein:

- Motor und Gemischbildungseinrichtung
- Kraftübertragung
- Radaufhängungen
- Lenkanlagen, Bremssystem
- Aufbauten
- Fahrgestell

Als unwesentliche Änderung gilt auch der Austausch folgender Elemente durch Nachbildungen (dem Originalzustand entsprechende Ersatzteile):

- Bereifung
- Zündkerzen
- elektrischen Glüh- und Entladungslampen
- Verglasung
- Ketten und Riemen
- Bremsbeläge
- Auspuffanlage

– Charakteristischer Entwicklungsschritt im Fahrzeugbau:

Ist jede Veränderung (z. B. Verbesserung, Umbau, Neukonstruktion, neues Design, etc.) im Fahrzeugbau einer bestimmten Kfz-Marke / Type / Serie und veranschaulicht grundsätzlich einen Entwicklungsabschnitt, der für eine bestimmte Epoche repräsentativ ist. Ein derartiger Schritt liegt daher typischerweise bei der jeweils ersten Fahrzeugserie mit z. B. neuer Karosserieform, Motorvariante, Fahrzeuggeometrie, Elektronik, neuen Bremsen o. ä. vor.

– Seltenheitswert:

Frühere Serienprodukte – nicht mehr hergestellt, von denen gegenwärtig nur noch einige Exemplare vorhanden sind und die somit nicht beliebig im Fahrzeughandel beschafft werden können. Dazu zählen Fahrzeuge, von denen nicht mehr als 1.000 Stück weltweit erzeugt wurden. Im Zweifelsfall könnte bei großen Serienzahlen an Hand der nationalen Zulassungsstatistik nachgewiesen werden, dass die Anzahl der derzeit im betroffenen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge wesentlich kleiner ist als die Gesamtanzahl aller je im betroffenen Mitgliedstaat zugelassener KFZ der gleichen (gegenständlichen) Kfz-Marke / Type und die Zahl 300 nicht überschreitet.

– ursprünglicher Verwendungszweck:

Ist nicht mehr gegeben, wenn die Fahrzeuge auf Grund der ursprünglichen Bauart (z. B. mangels derzeit geltender Sicherheits- Umweltschutz- o. ä. Standards) den aktuellen kraftfahrrechtlichen Bestimmungen nicht entsprechen.

– Hoher Wert:

Ein Wert, der höher ist als das 2-fache des zum maßgeblichen Zeitpunkt erzielbaren Materialwertes bzw. Schrottwertes.

Vorschlag zur Darstellung im Gutachten:

Zur zolltariflichen Beurteilung des Fahrzeuges, insbesondere ob ein Sammlungsstück von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert vorliegt, wurden hinsichtlich des Fahrzeuges zum Zeitpunkt der Abgabe des Gutachtens folgende Feststellungen getroffen:

Pkt.	Beschaffenheit bzw. Merkmale	trifft zu (X)	
		Ja	nein
1	<p>Das Fahrzeug befindet sich in seinem Originalzustand bzw. weist unwesentliche Änderungen durch Reparaturen unter Verwendung von dem Original entsprechenden Ersatzteilen an:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motor und Gemischbildungseinrichtung, • der Kraftübertragung, • der Radaufhängungen, • der Lenkanlagen, • dem Bremssystem • den Aufbauten bzw. • dem Fahrgestell <p>auf bzw. weist außer dem Austausch von:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereifung • Zündkerzen • elektrischen Glüh- und Entladungslampen • Verglasung • Ketten und Riemen • Bremsbelägen • Auspuffanlage <p>durch Nachbildungen (dem Originalzustand entsprechende Ersatzteile) keine weiteren Änderungen auf.</p>		
2	Das Fahrzeug weist ein Herstellungsdatum (Erzeugungsjahr) älter als 30 Jahre auf.		
3	Das Fahrzeug wurde im Rahmen eines Spezialhandels mit historischen Kraftfahrzeugen erworben.		
4	Das Fahrzeug entspricht einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ.		
5	<p>Das Fahrzeug besitzt einen Seltenheitswert. Lt. der nationalen Zulassungsstatistik ist die Anzahl der derzeit im maßgeblichen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge wesentlich kleiner als die Gesamtanzahl aller je im betroffenen Mitgliedstaat zugelassenen KFZ der gleichen Kfz-Marke / Type.</p> <p>Gesamtanzahl..... Anzahl der derzeit zugel. Kfz.....</p>		
6	Der Wert (Kaufpreis) des Fahrzeuges ist höher als das 2-fache des dzt. erzielbaren Materialwertes (Schrottpreis) in Höhe von:.....		
7	<p>Das Fahrzeug kann seinen ursprünglichen Verwendungszweck gemäß nicht benutzt werden, weil es auf Grund der ursprünglichen Bauart (z. B. mangels derzeit geltender Sicherheits-Umweltschutz- o. ä. Standards) den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen nicht entspricht.</p> <p>Angabe mindestens eines Grundes:.....</p> <p>.....</p>		
8	An Hand des Fahrzeuges lässt sich ein charakteristischer Entwicklungsschritt im Fahrzeugbau darstellen. Dazu zählt im Allgemeinen jede Veränderung (Verbesserung, Umbau, Neukonstruktion, neues Design, etc. – siehe Pkt. 8b) im Fahrzeugbau der gegenständlichen Fahrzeugmarke/Type und veranschaulicht grundsätzlich einen Entwicklungsabschnitt, der für eine bestimmte Epoche repräsentativ ist. Ein derartiger Schritt liegt daher typischerweise bei der jeweils ersten Fahrzeugserie mit z. B. neuer Karosserieform, Motorvariante, Fahrzeuggeometrie, Elektronik, neuen Bremsen o. ä. vor.		
8a	Die unter Pkt. 8b angeführten Veränderungen gelangten erstmalig bei der vorliegenden Fahrzeugserie zum Einsatz.		
8b			

EU-Richtlinie: „End-of-Life-Vehicles“

Auszüge aus einem Referat von Herrn Dr. Christian Keri (BM f. Umwelt, Jugend und Familie) vom 6. November 1999.

Das Referat betrifft die verschiedenen Aspekte bei der Behandlung nicht mehr zugelassener bzw. nicht mehr fahrbereiter Fahrzeuge.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen, mit denen ein Oldtimersammler in Berührung kommen kann, sind das Abfallwirtschaftsgesetz (AWG) und das Gewerbeamt. Das AWG kennt die „subjektive“ Abfalleigenschaft, diese ist immer dann gegeben, wenn der Besitzer eine „Entledigungsabsicht“ hat, das heißt, wenn jemand sein Fahrzeug nicht mehr haben will. Dies wird in unserem Fall meistens nicht vorliegen, da jemand der einen unrestaurierten Oldtimer oder einen so genannten „Teilespender“ aufhebt, sicher keine Entledigungsabsicht im Sinne des AWG hat.

Außerdem gibt es im AWG die „objektive“ Abfalleigenschaft, diese ist immer dann gegeben, wenn von einem Gegenstand eine konkrete Umweltgefährdung (z.B.: tropfendes Öl) ausgeht. In diesem Fall kann die Behörde per Bescheid eine fachgerechte Behandlung des „Abfalls“ anordnen, die entstehenden Kosten werden dem Abfallbesitzer oder dem Grundstückseigentümer angelastet.

Daraus ergibt sich, dass z.B. ein altes Fahrzeug, das auf unbefestigtem Grund abgestellt ist, als Abfall im „objektiven Sinn“ des AWG gesehen werden muss. Eine zwangsweise Entfernung - ohne vorhergehenden Bescheid - ist jedoch in Österreich nicht möglich.

Über diese Aspekte hinaus ist noch zu beachten, dass die entsprechenden Flächen auch als solche baubehördlich genehmigt sein müssen (z.B.: als Autoabstellplatz), außerdem sind unter Umständen örtliche Verordnungen zu beachten (z.B.: von Seiten der Gemeinde).

Dazu eine Anmerkung: Sie werden gegenüber einer Behörde in Argumentationsnotstand kommen, wenn Ihr „wertvoller“, unrestaurierter Oldtimer Ihnen nicht einmal eine befestigte Fläche mit einem Flugdach darüber wert ist.

Die geplante EU-Richtlinie stellt nur einen Mindeststandard dar, der von den einzelnen Mitgliedsländern innerhalb eines bestimmten Zeitraumes umgesetzt werden muss, das heißt, dass länderspezifische Gesetze auf diese Problematik eingehen werden.

Im Zusammenhang mit künftigen Regelungen und Berücksichtigung der Interessen der Oldtimerszene ist der internationale Dachverband FIVA auf EU-Ebene aktiv.

Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 269/34 die Richtlinie 2000/53/EG

Am 21. Oktober 2000 ist im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 269/34 die Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.09.2000 über Altfahrzeuge kundgemacht worden. Die Richtlinie betrifft M1 und N1 - Fahrzeuge und ist nunmehr vom zuständigen österreichischen Umweltministerium innerhalb von 18 Monaten in nationales (Österreich) Recht umzusetzen. Die generelle kostenlose Rücknahmepflicht für Altfahrzeuge besteht ab 01.07.2002 und gilt für Fahrzeuge, die nach diesem 01.07.2002 erstmals zum Verkehr zugelassen werden. Ab 01.01.2007 gilt diese Regelung für praktisch alle zugelassenen, also auch für Fahrzeuge, die erstmals vor dem 01.07.2002 zugelassen wurden. Erst mit einem Verwertungsnachweis kann dann ein Fahrzeug bei den zuständigen Behörden abgemeldet und so der Steuerpflicht enthoben werden. Diese Entsorgungspflicht gilt auch für Teile solcher Fahrzeuge. Durch wohlwollende, rechtzeitig informierte, weitersichtige politische Freunde unserer Szene konnte jedoch erreicht werden: (wörtlich) " (10) Oldtimer, d.h. historische Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Sammlerwert oder Fahrzeuge, die für Museen bestimmt sind, die in vernünftiger und umweltverträglicher Weise fahrbereit oder in Teile zerlegt aufbewahrt werden, fallen nicht unter die Definition von Abfall im Sinne der Richtlinie 75/442/EWG und nicht in den Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie" und weiters im Artikel 3, Geltungsbereich: " (4) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) zweiter Gedankenstrich der Richtlinie 70/ 156/EWG sind von Artikel 7 ausgenommen". Interessanter Weise beschäftigt sich die Richtlinie nur mit Personenkraftwagen, Kombis und leichten Lastkraftwagen (M1, N1), jedoch nicht mit Motorrädern.

Qualitätsangabe / Zustand

Der Erhaltungs- oder auch Restaurierungszustand ist eines der wichtigsten Beurteilungskriterien.

Die Wertskala von 1 bis 5 bedeutet:

- 1 **Exzellenter Originalzustand** oder nach den Originalspezifikationen toprestauriert. Concours- und/oder Kollektionsfahrzeug der Spitzenklasse. Keine fehlerhaften Aggregate oder unzeitgemäße Details. Sehr selten!
- 2 **Sehr guter Originalzustand** oder fachgerecht restauriert. Keine technischen Mängel, nur leichte Gebrauchsspuren. Minimale Zugeständnisse an das Wagenalter. Keine fehlenden Teile.
- 3 **Guter Allgemeinzustand**, eventuell ältere Restaurierung. Unbedeutende Mängel, voll fahrbereit. Keine nennenswerten Rostschäden. Für eine unmittelbare Zulassung bereit.
- 4 **Akzeptabler Zustand**. Reparaturbedürftig, bedingt fahrbereit. Eventuell teilrestauriert. Leichte bis mittlere Durchrostung. Mit wenig Aufwand zu reparieren resp. restaurieren.
- 5 **Unrestaurierter mangelhafter Zustand**. Annähernd komplett, kaum noch fahrbar. Viel Rost. Größere Investitionen nötig, Restaurierung aber noch durchführbar. Keine Wracks oder Ersatzteilträger.

Veteranenfahrzeug-Definition der FIVA:

Fédération Internationale des Véhicules Anciens – FIVA
Generalsekretär: Michel de Thomasson
49 Boulevard Suchet, 75016 Paris
Telefon: 33-1-42 45 11 21
Telefax: 33-1-45 45 20 39 71

Die Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) wurde am 1. März 1966 gegründet. Ihre Aufgabe ist es, die Interessen aller Personen und Vereine zu vertreten und zu schützen, die sich mit der Erhaltung, Pflege, Restaurierung und Nutzung historischer Landfahrzeuge - überall in der Welt - befassen.

Die FIVA ist die einzige derartige internationale Organisation, die von der UNESCO anerkannt wird. Seit der Gründung entwickelte sich die FIVA zu einer internationalen Vereinigung, die heute ca. 600.000 Mitglieder in 36 Ländern – auf allen Kontinenten – vertritt.

Wie teilen die Internationalen Clubs die Oldtimer ein?

Die FIVA, die in allen westeuropäischen Ländern und in vielen Staaten in Übersee durch nationale Clubs vertreten ist, hat schon vor vielen Jahren eine Kategorisierung historischer Automobile vorgenommen, nach der sich unter anderem auch die Veranstalter von Oldtimer-Rallies in ihren Ausschreibungen orientieren.

Altersklassifizierung der FIVA: Vehicle Period Classification

Class A	(Ancestor) Fahrzeuge, die bis zum 31. Dezember 1904 hergestellt wurden.
Class B	(Veteran) Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Jänner 1905 und dem 31. Dezember 1918 hergestellt wurden.
Class C	(Vintage) Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Jänner 1919 und dem 31. Dezember 1930 hergestellt wurden.
Class D	(Post Vintage) Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Jänner 1931 und dem 31. Dezember 1945 hergestellt wurden.
Class E	(Post War) Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Jänner 1946 und dem 31. Dezember 1960 hergestellt wurden.
Class F	Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Jänner 1961 und dem 31. Dezember 1970 hergestellt wurden.
Class G	Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Jänner 1971 dem FIVA-Alterslimit laut § 1.2. hergestellt wurden.

Zum Alterslimit lt. § 1.2: (Allgemeine Veteranenfahrzeug-Definition der FIVA)

"Historisches Fahrzeug: Ein in technischer originaler Form erhaltenes Fahrzeug, welches mechanisch angetrieben ist und vor mehr als 20 bzw. 25 Jahren hergestellt wurde, erhalten und gepflegt in historisch korrektem Zustand und im Besitz einer Person oder einer Organisation, die dieses Fahrzeug aus historischem Interesse pflegt und unterhält und es nicht zum täglichen Gebrauch einsetzt."

Das ursprüngliche viel zu knapp angesetzte Alterslimit von 20 Jahren wurde lt. Beschluss vom 6. 11. 1999 der FIVA "Technical Commission" stufenweise auf bis 25 Jahre heraufgesetzt.

25 Jahre Alterslimit wird stufenweise eingeführt:

Technical Commission

21 Jahre	2000/2001
22 Jahre	2002/2003
23 Jahre	2004/2005
24 Jahre	2006/2007
25 Jahre	2008/2009

FIVA TECHNICAL CODE
FIVA TECHNISCHES REGLEMENT

INHALT

4. EINLEITUNG
5. DEFINITION
6. BEGRIFFE
7. ALLGEMEINE REGELN

9. TECHNISCHE EINTEILUNG DER FAHRZEUGE
10. EINTEILUNG DER FAHRZEUGE NACH BAUALTER
11. BESTIMMUNG DES BAUJAHRES UND DER EINTEILUNG
12. FIVA IDENTITY CARD (FIVA IDENTITÄTSAUSWEIS)
13. SONSTIGES

Anhang A ANTRAGSFORMULAR für die FIVA ID CARD

Anhang B FIVA IDENTITY CARD

Anmerkung:

Bitte achten Sie darauf, dass Sie stets die aktuelle Fassung des FIVA TECHNISCHEN REGLEMENTS verwenden.

0. EINLEITUNG

Das FIVA TECHNISCHES REGLEMENT definiert, was ein HISTORISCHES FAHRZEUG im Sinn der FIVA ist, setzt Regeln zur Einteilung der HISTORISCHEN FAHRZEUGE in verschiedene Gruppen fest und beschreibt die Anforderungen, unter welchen die FIVA eine FIVA ID CARD ausstellt.

Die FIVA ID CARD (FIVA IDENTITÄTSAUSWEIS)

enthält alle Informationen über das Fahrzeug, welche vom Eigentümer angegeben und durch die FIVA als unabhängige Stelle geprüft wurden - damit beschreibt sie das Fahrzeug und seinen Erhaltungszustand zum Zeitpunkt der Überprüfung und gibt Auskunft über die bekannte Geschichte des Fahrzeuges und mögliche Änderungen.
Hält diese Informationen in einer Datenbank fest - deshalb dokumentiert und sichert sie die technische und bekannte Geschichte von überlebenden Fahrzeugen zum Nutzen des motorisierten Kulturerbes der Welt.
Wird benötigt für FIVA Veranstaltungen und darf vom Eigentümer nur für eigene Zwecke verwendet werden.

Es ist das übergeordnete Ziel, alle die Straßenfahrzeuge zu bewahren und in einem verkehrstüchtigen Zustand zu erhalten, welche unter die DEFINITION DER FIVA für HISTORISCHE FAHRZEUGE fallen.

1. DEFINITION

Die FIVA definiert ein HISTORISCHES FAHRZEUG als ein mechanisch angetriebenes Straßenfahrzeug

**welches mindestens 30 Jahre alt ist;
welches in historisch korrektem Zustand erhalten und gewartet wird; welches nicht für den alltäglichen Gebrauch verwendet wird; und welches daher ein Teil unseres technischen und kulturellen Erbes ist.**

2. BEGRIFFE

HISTORISCHES FAHRZEUG: Ein Fahrzeug, welches die Bedingungen entsprechend der FIVA -Definition erfüllt.

EPOCHE: Der Zeitabschnitt, in dem das HISTORISCHE FAHRZEUG in normalem Gebrauch war. Das kann für gewisse HISTORISCHE FAHRZEUGE in verschiedenen Ländern variieren.

SPEZIFIKATIONEN DER EPOCHE (ZEITGENÖSSISCHE SPEZIFIKATIONEN): Die normalen technischen Spezifikationen des HERSTELLERS eines Fahrzeuges bis zum Erscheinen eines neuen Modells.

HERSTELLER: Eine Person oder ein Unternehmen, die bzw. das ein Fahrzeug entwickelt, herstellt, zusammenfügt und vermarktet und dazu berechtigt ist.

NACHBAUER: Eine Person oder ein Unternehmen (aber nicht der HERSTELLER) die ein Fahrzeug zusammenbauen, welches eine Kopie eines HISTORISCHEN FAHRZEUGES außerhalb der EPOCHE ist.

3. ALLGEMEINE REGELN

3.1 Das HISTORISCHE FAHRZEUG soll in korrekter, umweltfreundlicher Weise gepflegt und benützt und so erhalten werden wie es seiner EPOCHE entspricht.

3.2. Außerhalb der EPOCHE ausgeführte Umbauten und Änderungen sollen vermieden werden und prinzipiell auf behördlich angeordnete Modifikationen beschränkt sein oder auf solche, die bei Behinderung oder Gebrechen des Besitzers/Fahrers den sicheren Gebrauch des Fahrzeuges auf der Strasse gewährleisten. Sie sollen dem Zeitgeist der EPOCHE entsprechen und in einer solchen Art gemacht werden, dass das Fahrzeug wieder zurück in den historisch korrekten Zustand gebracht werden kann.

3.3 Umbauten und Änderungen sind so zu dokumentieren, dass man auch zukünftig erkennen kann, worin das HISTORISCHE FAHRZEUG vom ursprünglichen Zustand abweicht. Diese Angaben müssen auf Seite 4 des FIVA-IDENTITÄTSAUSWEISES (FIVA ID CARD) ausgewiesen werden.

4. TECHNISCHE EINTEILUNG DER FAHRZEUGE

4.1 FAHRZEUGKATEGORIEN

Type A - STANDARD

Ein HISTORISCHES FAHRZEUG mit den ZEITGENÖSSISCHEN SPEZIFIKATIONEN, wie es vom HERSTELLER ausgeliefert wurde. Kleinere kosmetische Veränderungen aus der EPOCHE und typisches Zubehör, wie es innerhalb der EPOCHE erhältlich war, können akzeptiert werden.

Type B - UMGEBAUT IN DER EPOCHE

Ein HISTORISCHES FAHRZEUG, welches in der EPOCHE für einen besonderen Verwendungszweck speziell angefertigt oder verändert wurde, typisch in seiner Art und dadurch von eigenem historischem Interesse.

Type C - NACHBAUTEN UND REPLIKATE

Ein NACHBAU ist die Kopie eines HISTORISCHEN FAHRZEUGES, mit der ein spezifisches Modell dargestellt wird, gebaut außerhalb der EPOCHE von einem NACHBAUER, mit oder ohne Teile, die den ZEITGENÖSSISCHEN SPEZIFIKATIONEN entsprechen. Solch ein HISTORISCHES FAHRZEUG muss klar beschrieben sein, um anzuzeigen, dass es ein NACHBAU ist. Das HISTORISCHE FAHRZEUG bekommt einen Namen, zusammengesetzt aus dem Namen des NACHBAUERS und des HERSTELLERS und des Modells, von dem das Fahrzeug ein NACHBAU ist (Beispiel: Smith Bugatti Type 35).

Ein REPLIKAT muss den obigen Bedingungen entsprechen, wurde aber vom HERSTELLER des originalen Fahrzeuges gebaut.

Beide, NACHBAUTEN und REPLIKATE von historischen Fahrzeugen werden gemäß dem Datum ihrer Fertigstellung datiert.

Type D - UMGEBAUT AUSSERHALB DER EPOCHE

Außerhalb der EPOCHE ausgeführte Umbauten und Änderungen an einem HISTORISCHEN FAHRZEUG mit nachgewiesener Identität in einer Art, wie sie typisch in der EPOCHE waren und mit Teilen entsprechend ZEITGENÖSSISCHEN SPEZIFIKATIONEN.

Type E - AUSNAHME

Außerhalb der EPOCHE ausgeführte Änderungen an einem HISTORISCHEN FAHRZEUG mit nachgewiesener Identität, die mit Teilen oder Technologien, die nicht in der EPOCHE erhältlich waren, durchgeführt wurden. Solch ein Fahrzeug muss immer den originalen Rahmen / Chassis oder Plattform und eine Karosserie entsprechend den SPEZIFIKATIONEN DER EPOCHE für das Modell haben. Nicht mehr als zwei der folgenden Haupt-Komponenten dürfen von der originalen Spezifikation abweichen:

- Motor
- Getriebe
- Räder
- Vorderradaufhängung / Lenksystem
- Hinterradaufhängung

Solche Modifikationen können in jüngerer Zeit erfolgt sein und haben keinen Einfluss auf die Datierung des Fahrzeuges.

4.2 FAHRZEUG ERHALTUNGS-GRUPPEN

Gruppe 1 - ORIGINAL

Ein HISTORISCHES FAHRZEUG, wie ursprünglich hergestellt, unverändert und nur mit geringen Gebrauchsspuren.

Gruppe 2 - AUTHENTISCH

Ein HISTORISCHES FAHRZEUG welches benutzt aber niemals restauriert wurde, den originalen Spezifikationen entsprechend, mit bekannter Geschichte und in originalem, möglicherweise abgenutztem Zustand. Teile, die normalerweise dem Verschleiß unterliegen, dürfen durch Teile gemäß den SPEZIFIKATIONEN DER EPOCHE ersetzt werden. Reparaturen von Lackierung, Metall-Beschichtung und Polsterung sind zulässig.

Gruppe 3 - RESTAURIERT

Ein HISTORISCHES FAHRZEUG mit bekannter Identität, das vollständig oder teilweise zerlegt, überholt und anschließend wieder zusammengebaut wurde. Nur unerhebliche Abweichungen der Spezifikationen des HERSTELLERS; falls Teile oder Materialien nicht mehr beschaffbar sind, sind annehmbar. Originale HERSTELLER-Teile sollen; soweit verfügbar; verwendet werden, können aber durch Teile gleicher Ausführung ersetzt werden. Innenausstattung, Außenausstattung und Oberflächen sollen so nah wie möglich den SPEZIFIKATIONEN DER EPOCHE entsprechen.

Gruppe 4 - WIEDERAUFGEBAUT

Teile von einem oder mehreren Fahrzeugen desselben Modells oder Typs, zusammengebaut zu einem HISTORISCHEN FAHRZEUG so nah wie möglich entsprechend der HERSTELLER Original-Spezifikation. Originale HERSTELLER- Teile müssen, soweit verfügbar, verwendet werden, können aber durch Teile gleicher Ausführung ersetzt werden. Innenausstattung, Außenausstattung und Oberflächen sollen so nah wie möglich den SPEZIFIKATIONEN DER EPOCHE entsprechen.

5. EINTEILUNG DER FAHRZEUGE NACH EPOCHEN

Für FIVA Veranstaltungen fallen Fahrzeuge traditionellerweise in folgende Klassen:

Klasse A (Ancestor)	Fahrzeuge gebaut bis 31. Dezember 1904
Klasse B (Veteran)	Fahrzeuge gebaut von 1. Jan 1905 bis 31. Dez 1918
Klasse C (Vintage)	Fahrzeuge gebaut von 1. Jan 1919 bis 31. Dez 1930
Klasse D (Post Vintage)	Fahrzeuge gebaut von 1. Jan 1931 bis 31. Dez 1945
Klasse E (Post War)	Fahrzeuge gebaut von 1. Jan 1946 bis 31. Dez 1960
Klasse F	Fahrzeuge gebaut von 1. Jan 1961 bis 31. Dez 1970
Klasse G	Fahrzeuge gebaut von 1. Jan 1971 bis zum FIVA Alterslimit wie in Punkt 1. definiert.

6. BESTIMMUNG DES BAUJAHRES UND DER EINTEILUNG

6.6 Angaben zur Bestimmung des Produktionsdatums und der Einteilung eines Fahrzeuges oder von Teilen davon müssen jede relevante Information oder Dokumentation enthalten. Chassis-/Rahmen-/Serie- und Motor-Nummern sind notwendig. Bei Fahrzeugen, welche original nur mit der Motor-Nummer identifiziert wurden, wird diese Nummer als Serien-Nummer des Fahrzeuges betrachtet.

6.7 Die Verantwortung zur Bereitstellung der notwendigen Dokumente verbleibt immer beim Eigentümer des Fahrzeuges.

6.8 Die FIVA ID CARD ausstellende ANF (Autorité nationale FIVA / FIVA national governing body / Nationale Vertretung der FIVA) ist verantwortlich für die Festlegung vom Produktionsdatum und die Einteilung des Fahrzeuges.

6.9 Ein HISTORISCHES FAHRZEUG, das von einer ANF klassifiziert wurde, wird normalerweise auch von anderen FIVA Mitgliedern anerkannt. Wenn eine ausstellende ANF Zweifel über Details eines Fahrzeuges hat, sollen weitere Informationen von anderen ANF's gesucht werden. In solchen Fällen sind die relevanten Dokumentationen der anfordernden ANF oder der Technical Commission der FIVA zur Verfügung zu stellen.

6.10 Im Fall einer ungelösten Meinungsverschiedenheit bezüglich Datierung oder Einteilung zwischen einem Besitzer und seiner ANF, oder zwischen ANF's, muss der Fall an die FIVA Technical Commission zur Entscheidung gegen Bezahlung einer entsprechenden Gebühr herangetragen werden. Der Entscheid der FIVA Technical Commission ist endgültig.

7. FIVA IDENTITY CARD (FIVA IDENTITÄTSAUSWEIS)

7.3 Die FIVA kann auf Antrag eine FIVA ID CARD für Fahrzeuge ausstellen, die den Anforderungen des FIVA TECHNISCHEN REGLEMENTS entsprechen.

7.4 Die FIVA ID CARD ist ein Nachweis-Dokument, herausgegeben durch die ANF, um ein HISTORISCHES FAHRZEUG nach Prüfung durch die FIVA oder ihre Vertreter zu identifizieren. Die FIVA ID CARD bleibt stets Eigentum der FIVA und ist 10 Jahre bzw. bis zu einem Eigentümerwechsel gültig.

7.9 In einem Land, in dem es eine ANF gibt, muss der Eigentümer eines dort zugelassenen HISTORISCHEN FAHRZEUGES den Antrag für eine FIVA ID CARD dieser ANF mit dem Formular gemäß Anhang A dieses FIVA TECHNISCHEN REGLEMENTS einreichen. Eine ANF darf keine FIVA ID CARD ausfertigen für ein Fahrzeug, das in einem anderen Land zugelassen ist.

7.10 Für HISTORISCHE FAHRZEUGE, die nicht zum Verkehr zugelassen sind, ist der Antrag für eine FIVA ID CARD an die ANF des Landes zu stellen, wo der Besitzer seinen Wohnsitz hat.

7.11 In einem Land, in dem es keine ANF gibt, müssen Eigentümer eines HISTORISCHEN FAHRZEUGES, das in diesem Land registriert ist, den Antrag an die FIVA TECHNICAL COMMISSION stellen, um eine FIVA ID CARD zu erhalten.

7.12 Ein Mitglied eines der FIVA angeschlossenen Clubs, dem die Ausstellung einer FIVA ID CARD verweigert wird oder das die von seiner ANF getroffene Einteilung anfechten will, kann gegen diesen Entscheid bei der FIVA TECHNICAL COMMISSION Beschwerde erheben, welche die Sache an ihren Unterausschuss delegieren kann. Wird kein Einvernehmen erzielt, kann Berufung bei dem vom General Committee der FIVA zu bestellenden Berufungsausschuss eingelegt werden, welcher die endgültige Entscheidung trifft.

7.13 Die FIVA ID CARD entspricht dem Muster im Anhang B des FIVA TECHNISCHEN REGLEMENTS.

7.14 Die FIVA, ihre nationalen Vertreter oder ein offiziell von der FIVA Beauftragter können die FIVA ID CARD jederzeit entziehen. In diesem Fall muss die ID CARD sofort zusammen mit der Begründung für den Entzug an den Aussteller geschickt werden. Die FIVA TECHNICAL COMMISSION kann die Entscheidung einer ANF bezüglich einer FIVA ID CARD aufheben.

8. SONSTIGES

Alle weiteren Regelungen oder Entscheidungen, die durch die FIVA TECHNICAL COMMISSION nach Herausgabe dieses Reglements getroffen werden, gelten als Teil dieses Reglements.

Import und Genehmigung von „Oldtimern“

Bei nachfolgenden Stellen sind die jeweils gültigen Import- und Genehmigungsrichtlinien zu erfragen:

Bundesministerium für Verkehr und Innovation und Technologie
www.bmvit.gv.at

Bundesministerium für Finanzen
www.bmf.gv.at

Ämter der Landesregierungen
Adressen siehe Auflistung Nachwort Seite

ARBÖ
www.arboe.at

ÖAMTC
www.oeamtc.at

AMV – Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen
www.austria-motor-veterans.at

Österreichischer Motor-Veteranen-Verband – ÖMVV
www.oemvv.at

BESTAND

FAHRZEUGE

per 31.12.2013
(Quelle: STATISTIK ÖSTERREICH)

- nach Erstzulassungsjahren
- nach Marken

Personenkraftwagen
Krafräder
Lastkraftwagen
Sonstige Fahrzeuge (Traktoren)

Um einen Überblick über die im
österreichischen **Bestand**
befindlichen **erhaltungswürdigen Fahrzeuge** zu geben,
zeigt die Auflistung
- nach Marken bzw. nach Baujahren -
wie viele Fahrzeuge bis zum **Baujahr 1955**
und bis zum **Baujahr 1985** (30 Jahre).
in Österreich angemeldet sind.

Die Angabe der Fahrzeuge bis 1990 (25 Jahre) zeigt, was an
zukünftiger „History“ kommen kann.