



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*

Straße und Luft

GZ. BMVIT-179.340/0011-II/ST4/2008

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

An
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
z.H. Dipl.-Ing. Georg Hönig
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

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

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 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 Umwegrentabilität 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.