

# Klassische Automobile im österreichischen Recht

## Aktuelle Probleme aus rechtsdogmatischer und rechtspolitischer Perspektive

### Der Beitrag schnell gelesen

Nicht nur auf der Straße ziehen Oldtimer die Blicke auf sich, auch der österr Gesetz- und Verordnungsgeber hat diese Fahrzeugkategorie bereits in seinem Blickwinkel und regelt einzelne Aspekte abweichend zum übrigen Kraftfahrzeugrecht. Der vorliegende Beitrag widmet sich nicht nur diesen Unterschieden de lege lata, sondern unterzieht sie auch einer krit Prüfung und zeigt Handlungspotential auf. Daran anschließende umweltrechtl Überlegungen werden, ganz dem Leitthema des

Verkehrsrechtstags 2022 entsprechend, ebenfalls nicht außen vor gelassen.

### Verkehrsrecht

§ 34 KFG

VwGH 4. 4. 2019, 2017/11/0302

ZVR 2023/31



Mag. Dr. CHRISTIAN PISKA ist ao. Univ.-Prof. am Institut für Staats- und Verwaltungsrecht der Universität Wien (Juridicum).

Mag. BENEDIKT WINKLER ist Univ.-Ass. am Institut für Staats- und Verwaltungsrecht der Universität Wien (Juridicum).

### Inhaltsübersicht:

- A. Begriffsbestimmung
- B. Rechtsquellen
- C. Die Typisierung als historisches Fahrzeug
  - 1. Die Erhaltungswürdigkeit
  - 2. Der Erhaltungszustand
- D. Benützungsvorschriften/Begutachtung
- E. Umweltaspekte
- F. Rechtspolitische Forderungen
  - 1. Ausnahme vom IG-L
  - 2. Youngtimer – Die Oldtimer von morgen

### A. Begriffsbestimmung

Die im österr Recht grundlegende Definition des klassischen Automobils findet sich in § 2 Z 43 KFG<sup>1</sup> und kommt in seiner Stammversion aus dem Jahr 1997.<sup>2</sup> Demnach handelt es sich bei einem erhaltungswürdigen, nicht zur ständigen Verwendung bestimmten Fahrzeug<sup>3</sup> um ein historisches, wenn es entweder a) vor 1955 erbaut wurde oder b) ein Alter von zumindest 30 Jahren<sup>4</sup> hat und in der approbierten Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen ist. Dabei wird der Begriff des Fahrzeugs aus der Legaldefinition des § 2 Abs 1 Z 19 StVO<sup>5</sup> vorausgesetzt, nach dem es sich (verkürzt) um ein auf der Straße verwendetes oder dazu bestimmtes Beförderungsmittel handelt. Die in § 2 Z 43 lit b KFG erwähnte approbierte Liste der historischen Fahrzeuge wird jährlich vom Kuratorium für historische Mobilität iZm dem Beirat für historische Fahrzeuge publiziert und ist ausschließl online abrufbar.<sup>6</sup>

Dieser Beirat unterstützt den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) bei der Führung der approbierten Liste.<sup>7</sup> Er tagt bei Bedarf und die Tätigkeit erfolgt unentgeltlich.<sup>8</sup> Der Beirat verfügt über die Kompetenz, für ein nicht in der Liste eingetragenes Fahrzeug eine Empfehlung hins dessen Erhaltungszustands und

Erhaltungswürdigkeit abzugeben. Dabei, aber auch bei jeder neuen Ergänzung der Liste, hat er bei der Einschätzung der Erhaltungswürdigkeit explizit die eventuell nachteiligen Umweltauswirkungen einzelner Fahrzeugbauarten zu berücksichtigen.<sup>9</sup> Dazu ist anzumerken, dass eine derartige Regelung zu einer rechtl Schlechterstellung von noch nicht in der Liste eingetragenen Fahrzeugen führt, die nicht durch tatsächl Unterschiede gerechtfertigt werden kann und damit Art 7 B-VG verletzt.

### Die dynamische Verweisung auf den Beirat ist als bloße Tatbestandswirkung zu beurteilen und damit rechtlich zulässig.

Dem Beirat wird durch die Aufgabe der Führung der approbierten Liste ein großer Einfluss darauf zuteil, welche Fahrzeuge überhaupt als historisch gelten können. Obwohl er grds nicht zur Setzung genereller Normen ermächtigt ist, wird die Geltendmachung des subjektiven Rechts der Typisierung jedoch sehr wohl an einen Akt des Beirates geknüpft. Somit gestaltet dieser im Ergebnis außenwirksame Rechte. Fraglich ist, ob diese vom Bundesgesetzgeber eingeräumte Kompetenz verfassungsrechtlich gedeckt ist. Das Abstellen des Gesetzgebers auf Akte des Beirates ist als Verweisung zu beurteilen, wobei man zwischen statischen und dynamischen Verweisungen unterscheidet. Durch die in der gegenständlichen Konstellation vorgenommene Verweisung auf eine fremde Normsetzungsautorität und das Abstellen auf eine

<sup>1</sup> BG v 23. 6. 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 – KFG 1967) idGF BGBl I 2022/62.

<sup>2</sup> BGBl I 1997/103.

<sup>3</sup> Der Begriff des „Kraftfahrzeugs“ wurde mit der Nov BGBl I 2005/117 durch den umfassenderen Begriff „Fahrzeug“ ersetzt, um auch Anhänger zu erfassen. Vgl 1000 BlgNR 22. GP 4.

<sup>4</sup> Bis 1. 1. 2010 galt eine Altersgrenze von 25 Jahren. Durch die Nov BGBl I 2008/6 wurde diese angehoben, um einen Einklang mit der internationalen Definition herzustellen. Vgl 305 BlgNR 23. GP 3.

<sup>5</sup> BG v 6. 7. 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960) idGF BGBl I 2022/122.

<sup>6</sup> Ua unter <https://www.khmoe.at/approbierte-liste> (abgerufen am 10. 11. 2022).

<sup>7</sup> § 131b Abs 1 KFG; vgl zur Zusammensetzung § 131b Abs 3 KFG.

<sup>8</sup> § 131b Abs 2 und 4 KFG.

<sup>9</sup> § 131b Abs 1 KFG.

jährl aktualisierte Liste scheinen prima facie die Charaktermerkmale einer dynamischen Verweisung erfüllt, weil der Beirat im Prinzip die Liste selbständig abändern kann.<sup>10</sup> Von der dynamischen Verweisung ist jedoch das Anknüpfen an Voraussetzungen als bloßes Tatbestandsmerkmal zu unterscheiden („scheinbare Verweisung“).<sup>11</sup> So wird im gegenständl Fall die Eintragung in der Liste als Vorfrage und damit als reine Tatbestandswirkung zu beurteilen sein, die nach hA auf keine verfassungsrechtl Probleme stößt.

## B. Rechtsquellen

Neben einzelnen Sonderbestimmungen im KFG<sup>12</sup> erfolgt vor allem durch Erlässe des jeweils zuständigen Ministeriums eine nähere Konkretisierung der Bestimmungen betr historische Fahrzeuge.<sup>13</sup> Viele diese Erlässe rühren von Beratungen des Beirats her, die vom Minister bloß sanktioniert werden.<sup>14</sup> So kommt dem Beirat eine große faktische Macht zu, was angesichts der relativ ausgewogenen Mischung an Interessen und Fachkompetenz zu begrüßen ist. Erlässe werden als allg Anordnungen von Verwaltungsbehörden an nachgeordnete Verwaltungsbehörden definiert, die sich somit nicht an einzelne Rechtsunterworfenen richten.<sup>15</sup> Somit sind sie als generelle Weisungen zu sehen, die sich von sog Rechtsverordnungen mit Außenwirksamkeit unterscheiden. Erlässe binden die VwG und den VwGH nicht, sie werden jedoch fallweise als Auslegungshilfsmittel herangezogen.<sup>16</sup> Wenn nun aber ein derartiger Erlass tatsächl die Rechtssphäre Einzelner berührt, nimmt dies der VfGH tw zum Anlass zur Einleitung eines amtswegigen Verordnungsprüfungsverfahrens, welches unumgänglich in einer Aufhebung des als Rechtsverordnung zu qualifizierenden Erlasses mangels ordentlicher Kundmachung mündet.<sup>17</sup>

## C. Die Typisierung als historisches Fahrzeug

Unter der Typisierung als historisches Fahrzeug wird gemeinhin die Eintragung „historisch“ in die Fahrzeugdokumente verstanden, die bei der zuständigen Landesprüfstelle per Antrag erlangt werden kann. Nach erfolgreicher Genehmigung ist, neben der Eintragung dieses Umstandes in der Genehmigungsdatenbank, ebenfalls ein neuer Zulassungsschein auszustellen.<sup>18</sup> Typisierungsfähig sind gemäß der Definition<sup>19</sup> grds nur Fahrzeuge mit Baujahr 1955 oder davor, oder ab einem Mindestalter von 30 Jahren, wenn die Fahrzeugkategorie in der approbierten Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen wurde. Für nicht in der Liste enthaltene Fahrzeuge besteht die Möglichkeit der Erlangung einer Ausnahmegenehmigung, vor deren Erteilung eine Empfehlung des Beirats einzuholen ist.<sup>20</sup> Die beiden wichtigsten Kriterien zur Erlangung der Typisierung sind die Erhaltungswürdigkeit und der Erhaltungszustand des Fahrzeugs.<sup>21</sup>

### 1. Die Erhaltungswürdigkeit

Das Erfordernis der Erhaltungswürdigkeit ist bereits ex definitione im Begriff des „historischen Fahrzeugs“ enthalten.<sup>22</sup> Was genau darunter zu verstehen ist, ergibt sich jedoch weder aus dem Gesetz noch aus den Mat. Lediglich in einem Erlass des BMVIT<sup>23</sup> findet sich eine nähere Auseinandersetzung mit diesem Kriterium.<sup>24</sup> Demnach ist die zentrale Voraussetzung für die Erhaltungswürdigkeit eines Fahrzeugs dessen Originalität. Dabei erfolgt eine Differenzierung zwischen den Hauptbaugruppen und sonstigen Teilen. Zu Ersteren zählen die Motor- und Gemischbildungseinrichtungen, Teile der Kraftübertragung, Radaufhängun-

gen, Lenkanlagen sowie Aufbauten. Diese müssen grds noch im Originalzustand erhalten sein. Eine Ausnahme gibt es gemäß dem Erlass für sog „zeitgenössischen Ersatz“. Dieser wird dem Originalzustand gleichgesetzt, wenn die entsprechenden Teile innerhalb einer Zeitspanne von 10 Jahren ab dem Baujahr des Fahrzeugs im Handel angeboten wurden. Falls es zu einer nachträgl Veränderung der Hauptbaugruppen kommt und diese nicht als zeitgenössischer Ersatz eingestuft werden kann, besteht nur die Möglichkeit der Genehmigung mit dem Zeitpunkt der Änderung. Die erforderl 30 Jahre beginnen demnach wieder neu zu laufen.

### Für die Beurteilung wird zw den Hauptbaugruppen und sonstigen Teilen differenziert. Erstere müssen grds dem Originalzustand entsprechen.

Daneben ist es gemäß dem Erlass gestattet, die Bereifung, Zündkerzen, Lampen, Verglasung, Ketten und Riemen, Bremsbeläge und Auspuffanlage durch Nachbildungen oder angepasste Austauscherteile zu ersetzen. Ob diese gesonderte Aufzählung erforderlich ist, kann bezweifelt werden, schließlich ist kaum ein Fall denkbar, in dem ein mindestens 30 Jahre altes Auto tatsächl noch mit den Originalen dieser dem Verschleiß unterliegenden Teile ausgestattet ist. Eine Untersagung der Bewilligung aus diesem Grund wäre absurd. Insgesamt darf es durch zusätzl Ausstattungen und Ausrüstungen zu keinen Einbußen am Originaleindruck des Fahrzeugs kommen. Wann genau dieser Originaleindruck nicht mehr gegeben ist, wirft eine diffizile Abgrenzungsfrage auf. Meist wird es sich dabei wohl um eine Einzelfallentscheidung handeln. Inwiefern tatsächl der einzelne Fahrzeugbesitzer auf die im Erlass enthaltenen Kriterien der Originalität Bedacht zu nehmen hat, kann mangels dessen Außenwirksamkeit bezweifelt werden.

### Ein Fallbeispiel

Der VwGH hatte die Frage der Erhaltungswürdigkeit eines historischen Fahrzeugs zu entscheiden;<sup>25</sup> dabei ging es in Kürze um folgenden Sachverhalt: Im Jahr 2016 wurde für einen VW Käfer (Bj 1971) per Bescheid eine Einzelgenehmigung erteilt, die Typisierung als historisches Fahrzeug jedoch versagt. Dies beruht auf dem Grund des Einbaus neuer Federbeine an der Vorderachse, was in eine Tieferlegung des Fahrzeugs um 40 mm mündete. Dabei konnte der RevWerber nachweisen, dass die Tieferlegung um

<sup>10</sup> Berka, Verfassungsrecht<sup>8</sup> (2021) Rz 193.

<sup>11</sup> Thienel, Verweisungen auf ÖNORMEN (1990) 69ff; Mayer, Genehmigungskonkurrenz und Verfahrenskonzentration (1985) 35ff; Raschauer, Allgemeines Verwaltungsrecht<sup>6</sup> (2021) Rz 542.

<sup>12</sup> Vgl zB § 20 Abs 1 Z 10, § 33 Abs 3 a, § 34 Abs 4, § 45 Abs 3, § 57 a KFG.

<sup>13</sup> Vgl zB 190.500/12-II/B/5/01; 179.478/2-II/ST 04/04; BMVIT-179.340/0008-II/ST 4/2005; Ö 15/2-IV/14/98; BMLFUW-UW.2.1.6/0033-V/2/2015.

<sup>14</sup> Vgl zB die Anm in BMVIT-179.340/0002-II/ST 4/2005: 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 BMVIT anzuwenden ist.

<sup>15</sup> Raschauer, Allgemeines Verwaltungsrecht Rz 741; Berka, Verfassungsrecht Rz 669.

<sup>16</sup> VwSlg 19.437A/2016; VwGH 4. 4. 2019, 2017/11/0302.

<sup>17</sup> Raschauer, Allgemeines Verwaltungsrecht Rz 743; VfSlg 18.495/2008.

<sup>18</sup> § 33 Abs 3 a KFG.

<sup>19</sup> § 2 Z 43 KFG.

<sup>20</sup> § 34 Abs 4 KFG.

<sup>21</sup> § 34 Abs 4 Satz 1 KFG.

<sup>22</sup> § 2 Z 43 KFG; vgl auch die redundante erneute Erwähnung in § 34 Abs 4 Satz 1.

<sup>23</sup> Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

<sup>24</sup> BMVIT-190.500/0002-II/ST 4/2006.

<sup>25</sup> VwGH 4. 4. 2019, 2017/11/0302.

bis zu 20 mm relativ einfach erfolgen konnte und auch bereits zeitnah (1971–1981) nicht unüblich war. Er konnte jedoch nicht die Originalität der von ihm verbauten verkürzten Federn beweisen, was in einer Einordnung dieser als nicht zeitgenössischer Ersatz resultierte. Bei dieser Entscheidung hat der VwGH die Abstraktionsebene zu detailverliebt gewählt und ist damit zu weit gegangen. Wenn eine Tieferlegung durch neue Federn damals bereits existierte, muss dies als Nachw der Originalität ausreichen, unabhängig von einer Unterscheidung von 2 cm. Der Grund, dass die Tieferlegung nicht innerhalb des zehnjährigen Zeitraums nach dem Baujahr des Fahrzeugs erfolgte, ist dogmatisch kein Argument, die Typisierung zu versagen. Höchstens aus techn Gründen, wie etwa bei Verwendung moderner Technik, sollte eine Typisierung verweigert werden, was im gegenständlichen Fall jedoch, wegen des bloßen Austausches der Federbeine, nicht denkbar ist.

## 2. Der Erhaltungszustand

Neben der Erhaltungswürdigkeit muss auch der Erhaltungszustand vor der Typisierung nachgewiesen werden.<sup>26</sup> Eine genaue Begriffsbestimmung findet sich jedoch auch hier nicht im Gesetz, es erfolgt lediglich eine Konkretisierung per Erlass.<sup>27</sup> Vorderer erfolgt die Beurteilung der Verkehrs- und Betriebssicherheit durch eine Überprüfung gem § 57a oder § 56 KFG mit gewissen Erleichterungen. Darüber hinaus bedarf es noch einer genaueren Zustandsbeurteilung des historischen Fahrzeugs. Dies erfolgt unter Zuhilfenahme einer fünfstufigen Wertskala.<sup>28</sup> Für die Einstufung als historisches Fahrzeug bedarf es der Einordnung in die Kategorie 1–3, bei einem Erhaltungszustand der Stufe 4 oder 5 ist die Typisierung unzulässig. Diese Einordnung hat jedenfalls unabhängig von der Begutachtung gem § 57a oder § 56 KFG zu erfolgen, gegebenenfalls auch durch einen SV.

## D. Benützungsvorschriften/Begutachtung

Nach erfolgreicher Typisierung als historisches Fahrzeug ist der Oldtimerbesitzer an die Einhaltung einzelner Benützungsvorschriften gebunden.<sup>29</sup> Dabei ist zu beachten, dass historische Kraftwagen nur an 120 Tagen pro Jahr und historische Kraftäder an max 60 Tagen pro Jahr verwendet werden dürfen. Dies deshalb, um dem in der Definition<sup>30</sup> enthaltenen Kriterium der „nicht ständigen Verwendung“ zu genügen.<sup>31</sup> Weshalb die zeitl Einschränkung in einem Erlass des BMVIT<sup>32</sup> mit dem Ziel der Minimierung der Umweltauswirkungen begründet wird, ist idZ unverständlich und wirkt vollkommen deplatziert. Zur Kontrolle der Einhaltung der max Verwendungstage ist ein Fahrtenbuch zu führen, das bei Bedarf der Behörde vorgelegt und mindestens drei Jahre aufbewahrt werden muss.

Die wiederkehrende Begutachtung gem § 57a KFG hat bei historischen Fahrzeugen alle zwei Jahre zu erfolgen.<sup>33</sup> Dabei muss das Fahrzeug grds jenen Werten entsprechen, die zum Zeitpunkt der Erstzulassung vorausgesetzt wurden und damit den Anforderungen der damaligen Bauvorschriften genügen.<sup>34</sup> Dabei erfolgt die Begutachtung nach dem Prüfprotokoll der Anl 6 der PBStV,<sup>35</sup> wobei zwei Prüfpositionen ausdrückl nur für historische Fahrzeuge Anwendung finden. Erstens ist die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit dem Genehmigungsdokument zu kontrollieren. Falls diese im Widerspruch stehen, ist dies als Vorschriftmangel (VM) zu beurteilen,<sup>36</sup> woraufhin der vorschriftsgemäße Zustand herzustellen ist und bis dahin eine Erteilung der Prüfplakette nicht erfolgen darf.<sup>37</sup> Zweitens müssen die Führung des Fahrtenbuches und eine allfällige Überschreitung der Maximalfahrstage

kontrolliert werden.<sup>38</sup> Dabei ist anzumerken, dass dieser Punkt als einzige aller in Anl 6 PBStV angeführten Positionen keiner Mängelgruppe gem § 10 PBStV zugeordnet ist, weshalb ein allfälliger Verstoß ohne Konsequenzen zu bleiben hat. Nach erfolgter Begutachtung wird bei Mängelfreiheit eines historischen Fahrzeugs eine eindeutig identifizierbare rote Begutachtungsplakette verliehen.<sup>39</sup>

## E. Umweltaspekte

Mag es auf den ersten Blick auch ungewöhnl erscheinen, stehen der Benützung von Oldtimern dennoch keinerlei umweltrechtl Probleme entgegen. Vorderer ist anzumerken, dass mit der langen Erhaltung und Pflege älterer Fahrzeuge vollends dem von der EU proklamierten Gedanken der Kreislaufwirtschaft<sup>40</sup> Rechnung getragen wird. Ziel der Kreislaufwirtschaft ist es, Rohstoffe so lange wie möglich im Wirtschaftskreislauf zu erhalten, um damit möglichst wenig Abfall zu generieren. So wird in Art 4 Abs 1 AbfallrahmenRL<sup>41</sup> die Abfallvermeidung als oberste Prämisse angeführt und die Erhaltung eines Fahrzeugs entspricht zweifelsfrei diesem Gedanken. Auch der Idee eines „Right to Repair“ und dem damit verbundenen Gebot „Reparieren statt Wegwerfen“ wird dadurch vollumfängl entsprochen.<sup>42</sup>

Die Frage, wann reparaturbedürftige oder beschädigte Fahrzeuge den Abfallbegriff des § 2 Abs 1 AWG<sup>43</sup> erfüllen und damit dem „Altfahrzeugbegriff“ der Altfahrzeugeverordnung<sup>44</sup> entsprechen, ist generell diffizil zu beantworten. Dieses Problem wurde durch eine tw kasuistische und verfehlt Rsp des VwGH geschaffen. So gelten laut VwGH Kraftfahrzeuge bereits dann als Abfall, wenn die Wiederherstellungs- und Reparaturkosten des Zeitwerts des Fahrzeugs unverhältnismäßig hoch sind („wirtschaftl Totalschaden“).<sup>45</sup> Diese Ansicht vermag aufgrund einer Vielzahl

<sup>26</sup> § 34 Abs 4 Satz 1 KFG.

<sup>27</sup> BMVIT-190.500/0002-II/ST 4/2006.

<sup>28</sup> Die einzelnen Stufen: 1. Exzellenter Originalzustand, 2. Sehr guter Originalzustand, 3. Guter Allgemeinzustand, 4. Akzeptabler Allgemeinzustand, 5. Unrestaurierter mangelhafter Zustand.

<sup>29</sup> § 34 Abs 4 KFG.

<sup>30</sup> § 2 Z 43 KFG.

<sup>31</sup> Vgl auch die ErläutRV 712 BgNR 20. GP 36 zu BGBl I 1997/103.

<sup>32</sup> BMVIT-190.500/0002-II/ST 4/2006, 8.

<sup>33</sup> § 57a Abs 3 Z 4 KFG.

<sup>34</sup> Vgl § 10 Abs 3 PBStV.

<sup>35</sup> V des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr, mit der Bestimmungen über die Durchführung der besonderen Überprüfung und wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen sowie über die Prüfung von Fahrtschreibern, Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern festgelegt werden (Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung – PBStV), idGF BGBl II 2022/258.

<sup>36</sup> Punkt 0.4 in Anl 6 PBStV.

<sup>37</sup> Vgl § 10 Abs 2 Z 5 PBStV; zu beachten ist jedoch, dass Vorschriftsmängel generell nach § 10 Abs 2 Satz 1 PBStV nur bei Fahrzeugüberprüfungen gem § 56 KFG (Besondere Überprüfung) oder bei Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg in Betracht zu ziehen sind und damit eine allg Bemängelung im § 57a-Begutachtungsverfahren verordnungswidrig wäre.

<sup>38</sup> Punkt 0.6 in Anl 6 PBStV.

<sup>39</sup> § 6 Abs 1 iVm Anl 4a PBStV.

<sup>40</sup> Mitteilung der Europäischen Kommission „Den Kreislauf schließen – Ein Aktionsplan der EU für Kreislaufwirtschaft“ v 2. 12. 2015, COM(2015) 614 final.

<sup>41</sup> RL 2008/98/EG, ABl L 2008/312, 3.

<sup>42</sup> Vgl „Right to Repair“ *Piska/Petschinka*, Abfallbegriff 2.0.: Schließt das „Right to Repair“ den Kreislauf? *ecolex* 2020, 342.

<sup>43</sup> BG über eine nachhaltige Abfallwirtschaft (Abfallwirtschaftsgesetz 2002 – AWG 2002) idGF BGBl I 2021/200.

<sup>44</sup> V des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Abfallvermeidung, Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen (Altfahrzeugeverordnung) idGF BGBl II 2020/489.

<sup>45</sup> VwGH 25. 7. 2013, 2013/07/0032.

an Argumenten nicht zu überzeugen:<sup>46</sup> Einerseits findet diese eigenartige Konstruktion keine Basis im Gesetzeswortlaut des Abfallbegriffs; auch führt eine derartige Regelung zu massiven Grundrechtseingriffen (Art 5 StGG; Art 1 1. ZP) und ist daher als verfassungswidrig zu beurteilen. Für historische Kraftfahrzeuge ist die verfehlte Judikatur des VwGH irrelevant; so findet sich nämlich in § 2 Z 2 AltfahrzeugeV die Klarstellung, dass Oldtimer nicht als Altfahrzeuge iS dieser Verordnung gelten. Auffallend hierbei ist der sonst im österr Recht nicht vorkommende Begriff des Oldtimers anstelle der des historischen Fahrzeugs. Diese Abweichung kann mit der RL über Altfahrzeuge 2000/53/EG erklärt werden, wonach „Oldtimer, dh historische Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Sammlerwert oder Fahrzeuge, die für Museen bestimmt sind, die in vernünftiger und umweltverträgl Weise fahrbereit oder in Teilen zerlegt aufbewahrt werden, [...] nicht unter die Definition von Abfall (fallen)“.<sup>47</sup> Für Youngtimer-Besitzer<sup>48</sup> jedoch führt eine derartige Abfallqualifikation zu weitreichenden Konsequenzen, die eine Gefahr für die zukünftige Möglichkeit des Sammelns von in die Jahre gekommenen Kfz darstellen. De facto kann es so dazu kommen, dass neuere Kfz bzw aktuelle Youngtimer niemals mehr den Oldtimerstatus erreichen können.

### Oldtimer dienen der Verwirklichung des Nachhaltigkeitsprinzips; Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion dürfen sie nicht erfassen.

Auch im Hinblick auf den tatsächl CO<sub>2</sub>-Ausstoß spielt die Benützung historischer Fahrzeuge in Österreich eine sehr untergeordnete Rolle. So ist festzuhalten, dass Österreich für rund 0,2% der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortl ist,<sup>49</sup> wovon wiederum nur ca 17% dem Personenverkehrssektor zugerechnet werden.<sup>50</sup> Davon entfallen lediglich 0,3% aller von Pkw in Österreich gefahrenen km auf historische Fahrzeuge.<sup>51</sup> Diese Zahlen verdeutlichen die völlig zu vernachlässigende Rolle des klassischen Automobils für die national generierten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Ein allfälliges mit Umweltaspekten begründetes Verbot der Benützung von historischen Fahrzeugen wäre dabei jedenfalls unverhältnismäßig und somit als Verletzung des in Art 5 StGG und Art 1 1. ZP gewährleisteten Eigentumsgrundrechts zu klassifizieren. IdZ sei auch auf den immensen CO<sub>2</sub>-Rucksack eines jeden Neuwagens hingewiesen, der durch eine Neuproduktion entsteht.<sup>52</sup> Betr E-Autos muss mitberücksichtigt werden, dass diese zwar bei Betrieb keinerlei Emissionen ausstoßen, die Gewinnung des Antriebsstroms mitunter hingegen schon. Auch die CO<sub>2</sub>-intensivere Produktion und vor allem Entsorgung gegenüber Autos mit Verbrennungsmotoren darf nicht außer Acht gelassen werden. Die Zukunft könnte synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) gehören, die durch eine mögliche Verwendung in Bestandsfahrzeugen (und damit auch klassischen Automobilen) zu einer Minimierung der Emissionen beitragen würden.<sup>53</sup>

## F. Rechtspolitische Forderungen

Abschließend werden exemplarisch zwei reformbedürftige Aspekte hervorgehoben, um die Existenz des Oldtimers auch in Zukunft zu gewährleisten.

### 1. Ausnahme vom IG-L<sup>54</sup>

Um den vom Verkehrssektor verursachten Emissionen, die in eine Belastung der Luftqualität münden, entgegenzutreten, wurde das IG-L erlassen. Gemäß dessen §§ 9a, 9b iVm § 14 Abs 1 können zeitl und räuml Beschränkungen des Verkehrs für be-

stimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen angeordnet werden, ausgestaltet etwa als Geschwindigkeitsbeschränkung oder Umweltzonen. Dabei wird innerhalb der Umweltzone die Benützung von bestimmten Kraftfahrzeugen absolut untersagt.<sup>55</sup> Dieses Instrumentarium wurde bislang in Österreich, im Unterschied etwa zu Deutschland, nur eingeschränkt in Bezug auf Lkw eingesetzt. IdZ ist es vor allem im Hinblick auf potentiell zukünftig geschaffene Umweltzonen begrüßenswert, die Kategorie der historischen Fahrzeuge in den Ausnahmekatalog des § 14 Abs 2 IG-L zu integrieren. Dabei ist auf die bereits erfolgten Ausnahmen auf Länderebene hinzuweisen.<sup>56</sup> Auch bei einem Blick über die Grenzen zeigt sich, dass bspw in Deutschland eine generelle Ausnahme für Oldtimer betr die Kennzeichnungspflicht nach Schadstoffgruppen besteht und damit für diese eine Einfahrt in Umweltzonen gestattet ist.<sup>57</sup>

### 2. Youngtimer – Die Oldtimer von morgen

Als Youngtimer werden Fahrzeuge mit einem Alter zwischen 20 und 30 Jahren gesehen. Der Begriff ist jedoch ges nicht definiert und auch sonst lassen sich keine speziellen normativen Regelungen für diese Fahrzeugkategorie finden. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass eine lange Erhaltung von Fahrzeugen tw mit Schwierigkeiten verbunden ist, wie oben am Beispiel der verfehlten Abfallqualifikation gezeigt wurde. Insgesamt darf dabei nicht darauf vergessen werden, dass Youngtimern eine ganz zentrale vorgelagerte Rolle für die Erhaltung des Kulturgutes Oldtimer zukommt, sind doch Youngtimer die Oldtimer von morgen. So könnte insgesamt durch eine ges Verankerung der Fahrzeugkategorie des Youngtimers samt fallweisen Erleichterungen in gewissen Bereichen (zB Pickerl; Ausnahme vom Begriff des Altfahrzeugs) eine Verbesserung der Stellung von Youngtimern bewirkt werden, was in einer längeren Verwendung einzelner Fahrzeuge resultieren könnte. Dadurch würde auch nachhaltiges Handeln gefördert werden.

## Plus

### ÜBER DIE AUTOREN

E-Mail: christian.piska@univie.ac.at, benedikt.winkler@univie.ac.at

<sup>46</sup> Piska, Im Fokus: Schwächen aktueller abfallwirtschaftlicher Konzepte, ÖZW 2018, 90 (94); vgl dazu umfassend *Petschinka*, Abfallbegriff und Kreislaufwirtschaft (Dissertation, Rechtswissenschaften), Univ Wien (2022) 171 ff.

<sup>47</sup> 10. ErwGr zur RL 2000/53/EG.

<sup>48</sup> Siehe zum Begriff unter F. 2.

<sup>49</sup> *Crippa et al*, Fossil CO<sub>2</sub> emissions of all world countries – 2020 Report, EUR 30358, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2020, [https://edgar.jrc.ec.europa.eu/report\\_2020#emissions\\_table](https://edgar.jrc.ec.europa.eu/report_2020#emissions_table) (zuletzt abgerufen am 10. 11. 2022).

<sup>50</sup> *Zechmeister*, Klimaschutzbericht 2022, 135 ff, <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0816.pdf> (zuletzt abgerufen am 10. 11. 2022). Zu beachten ist hierbei, dass die Daten während der anhaltenden COVID-19-Pandemie erfasst wurden.

<sup>51</sup> *Schamburek/Sobotka*, Oldtimer in Österreich (2022) 16, <https://www.khmoie.at/> (zuletzt abgerufen am 10. 11. 2022).

<sup>52</sup> Vgl *Kauder/Bangemann*, Wir schonen Ressourcen, Motor Klassik 9/2022, 24 (33); so entstehen bspw bei der Produktion eines VW Golf 5 – 5,5 Tonnen CO<sub>2</sub>, was rund 15–20% der CO<sub>2</sub>-Emissionen verteilt über die gesamte Nutzungsdauer entspricht.

<sup>53</sup> *Kauder/Bangemann*, Wir schonen Ressourcen, Motor Klassik 9/2022, 24 (32).

<sup>54</sup> BG zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz – Luft, IG-L) idGF BGBl I 2018/73.

<sup>55</sup> Vgl dazu und zur Grundrechtskonformität von Umweltzonen *Piska/Cepic*, Umweltzonen als Grundrechtseingriff, RdU 2019/5, 81.

<sup>56</sup> Vgl zB Wien: § 5 Abs 4 Z 4 IG-L-Maßnahmenkatalog 2005; NÖ: § 6 Abs 4 lit c NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (PM10); Burgenland: § 4 Abs 4 Z 8 IG-L Maßnahmenkatalog 2016.

<sup>57</sup> Vgl § 2 Abs 3 iVm Anh 3 Z 10 35-BImSchV.