



IM NAMEN DER REPUBLIK!

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Rigler und die Hofräte Dr. Schick und Dr. Grünstäudl sowie die Hofrätinnen Dr. Pollak und Mag. Hainz-Sator als Richter, unter Mitwirkung des Schriftführers Mag. Soyer, über die Revision des O S in S, vertreten durch Prutsch & Partner, Rechtsanwälte in 8010 Graz, Joanneumring 6/III, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Steiermark vom 29. August 2017, Zl. LVwG 41.5-1784/2016-35, betreffend Anerkennung als historisches Kraftfahrzeug (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Landeshauptmann von Steiermark), zu Recht erkannt:

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

- 1 Mit Bescheid der belangten Behörde vom 3. Mai 2016 wurde für einen näher bezeichneten PKW (VW Käfer, Baujahr 1971) eine Einzelgenehmigung erteilt. Eine Genehmigung des PKW als historisches Kraftfahrzeug wurde hingegen versagt. Als Rechtsgrundlagen waren §§ 28 und 31 KFG 1967 angegeben.
- 2 Die gegen die Versagung der Genehmigung als historisches Kraftfahrzeug gerichtete Beschwerde wurde mit dem angefochtenen, nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung ergangenen Erkenntnis abgewiesen und der Bescheid der belangten Behörde bestätigt. Unter einem wurde gemäß § 25a VwGG ausgesprochen, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG unzulässig sei.
- 3 Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vorliegende, vom Verwaltungsgericht gemeinsam mit den Akten des Verfahrens vorgelegte (außerordentliche) Revision.
- 4 Die belangte Behörde nahm von der Erstattung einer Revisionsbeantwortung Abstand.





5 Der Verwaltungsgerichtshof hat über die Revision erwogen:

6 1.1. KFG 1967

7 1.1.1. Der Begriff „historisches Fahrzeug“ fand erst mit der 17. KFG-Novelle, BGBl. Nr. 654/1994, Eingang in das KFG 1967, dies ohne Legaldefinition. In § 34 KFG wurde durch Einfügung eines Klammerausdrucks „(zB historische Fahrzeuge)“ zum Ausdruck gebracht, dass auch für solche Fahrzeuge im Hinblick auf besondere Gegebenheiten, unter denen sie verwendet werden, Ausnahmegenehmigungen zulässig sind, wenn dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen.

8 1.1.2. Mit der 19. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 103/1997, wurden, soweit im Folgenden von Bedeutung, folgende Änderungen bezüglich historische Fahrzeuge vorgenommen:

9 a) in § 2 Z 43 wurde eine Legaldefinition für historische Kraftfahrzeuge aufgenommen: Danach ist

„43. 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 Wissenschaft und Verkehr approbierte Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen ist (§ 131b);“

10 b) in § 34 ein Abs. 1a eingefügt:

„(1a) 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 fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.“



11 c) ein § 131b mit folgendem Wortlaut eingefügt (auszugsweise):

„Beirat für historische Kraftfahrzeuge

§ 131b. (1) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr 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.

...“

12 Die Materialien (RV 712 Blg NR 20. GP, 32ff) zu den genannten Änderungen lauten (auszugsweise):

„Zu Z 8 (§ 2 Z 42 bis Z 45):

...

Zu Z 43:

Auch der Begriff des historischen Kraftfahrzeuges ist definitionsbedürftig. Historische Kraftfahrzeuge sollen in bestimmten Bereichen Sonderregelungen erfahren wie zB Erteilung von Ausnahmegenehmigungen, längere Begutachtungsintervalle . . .

...

Zu Z 33 (§ 34 Abs. 1a):

Für historische Kraftfahrzeuge kann eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden, wenn die Erhaltungswürdigkeit und der Erhaltungszustand nachgewiesen sind. Bei Fahrzeugen die in die Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen sind, ist lediglich deren Zustand zu beurteilen, ob dieser noch die weitere Erhaltung rechtfertigt. Diesbezüglich hat der Beirat für historische Kraftfahrzeuge Empfehlungen abzugeben.

Weiters wird festgelegt, daß historische Kraftwagen nur an höchstens 120 Tagen und historische Krafträder nur an höchstens 60 Tagen im Jahr verwendet werden dürfen, da diese definitionsgemäß (§ 2 Z 43) nicht zur ständigen Verwendung bestimmt sind.

...





Zu Z 82 (§ 131b):

Für die Führung der Liste der historischen Kraftfahrzeuge wird der Beirat für historische Kraftfahrzeuge geschaffen, der bei Fahrzeugen, die nicht in die Liste eingetragen sind, Empfehlungen abgeben und die Liste ergänzen kann.

Ein solcher Beirat existiert faktisch bereits seit einiger Zeit und hat bereits Tätigkeiten entfaltet. Nunmehr soll auch die rechtliche Grundlage dafür geschaffen werden.

...“

- 13 1.1.3. Mit der 21. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 80/2002, wurde in § 33 ein Abs. 3a eingefügt:

„(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.“

Die RV (1032 Blg NR 21. GP, 27) lautet (auszugsweise):

„Zu Z 31 (§ 33 Abs. 3a):

In der Vergangenheit hat es Unklarheiten gegeben, wie ein in Österreich bereits zugelassenes Fahrzeug zu einem historischen Kraftfahrzeug erklärt werden kann. Es soll daher im neuen Abs. 3a eine ausdrückliche Grundlage dafür geschaffen werden.

Weiters soll auch eine ausdrückliche Grundlage für Änderungen in den Fahrzeugdokumenten geschaffen werden, die nicht durch Umbauten und Veränderungen am Fahrzeug, sondern durch eine geänderte Rechtslage bewirkt werden.“

- 14 1.1.4. Mit der 29. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 6/2008, wurde in der Legaldefinition des historischen Kraftfahrzeugs in lit. b eine Änderung dahin vorgenommen, dass historische Fahrzeuge wenigstens 30 Jahre alt sein müssen.



15

1.1.5. In der im Revisionsfall maßgeblichen Fassung der Novelle BGBl. I Nr. 102/2017 lautet das KFG 1967 (auszugsweise):

„§ 2. Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als

...

43. 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 Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen ist (§ 131b);

...

§ 28. Allgemeines

(1) Typen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder von Fahrgestellen solcher Fahrzeuge und einzelne Kraftfahrzeuge oder Anhänger oder Fahrgestelle solcher Fahrzeuge sind auf Antrag behördlich zu genehmigen, wenn sie den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen.

(2) Die Genehmigung einer Type oder eines einzelnen Fahrzeuges oder Fahrgestelles gilt ohne Rücksicht darauf, wer der Erzeuger der Type oder, bei ausländischen Erzeugern, ihr Bevollmächtigter in Österreich oder wer der Besitzer des Fahrzeuges ist.

(3) Bei der Genehmigung sind festzusetzen:

1. die zulassungsrelevanten Daten,
2. soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit erforderlich ist, Bedingungen, die zur Gültigkeit der Genehmigung erfüllt sein müssen, oder Auflagen, die zur Gültigkeit der Genehmigung bei der Zulassung zum Verkehr vorgeschrieben sein müssen.

Die zulassungsrelevanten Daten setzen sich aus den im zutreffenden Muster der Übereinstimmungsbescheinigung für vollständige Fahrzeuge enthaltenen Daten und aus den für die Zulassung in Österreich zusätzlich erforderlichen Daten zusammen und sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung festzusetzen. Bei Fahrzeugen mit EG-Betriebserlaubnis oder mit einer gemäß § 28b Abs. 4 anerkannten nationalen Kleinserien-Typgenehmigung sind die sonstigen für die Zulassung in Österreich erforderlichen Daten bei der Dateneingabe in die



Genehmigungsdatenbank festzusetzen; bei der Anerkennung einer Einzelgenehmigung aus einem anderen Mitgliedsstaat sind diese vom Landeshauptmann im Verfahren nach § 31a Abs. 6 festzusetzen.

...

(6) Bei der Genehmigung ist auf Antrag auch auszusprechen, unter welchen Voraussetzungen Geräte, zusätzliche Aufbauten, Sitze und Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern oder Typen von ihnen mit dem Fahrzeug auch so verbunden werden dürfen, dass sie die Fahreigenschaften des Fahrzeuges verändern, und unter welchen Bedingungen und Auflagen im Sinne des Abs. 3 Z 2, insbesondere hinsichtlich der bei der Belastung der einzelnen Achsen des Fahrzeuges nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit einzuhaltenden höchsten und zu gewährleistenden mindesten Achslasten, ein solches Fahrzeug auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden darf.

(7) Typen von Kraftfahrzeugen oder Anhänger oder von Fahrgestellen solcher Fahrzeuge und einzelne Kraftfahrzeuge oder Anhänger oder Fahrgestelle solcher Fahrzeuge, die den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht entsprechen, sind auf Antrag zu genehmigen, wenn sie den Bestimmungen internationaler Vereinbarungen entsprechen, die für Österreich gelten. Die Genehmigung darf nur unter der Bedingung erteilt werden, daß Fahrzeuge dieser Type, bei Einzelgenehmigungen das einzelne Fahrzeug, nur gemäß § 38 vorübergehend zugelassen werden.

...

Einzelgenehmigung

§ 31. (1) Die Genehmigung eines einzelnen Kraftfahrzeuges oder Anhängers oder eines Fahrgestelles solcher Fahrzeuge darf nur erteilt werden, wenn das Fahrzeug oder Fahrgestell

1. keiner genehmigten Type angehört,
2. einer genehmigten Type angehört und wesentliche technische Merkmale dieser Type am Fahrzeug verändert wurden (§ 33 Abs. 2),
3. einer genehmigten Type angehört und der Nachweis erbracht wurde, dass für das Fahrzeug oder Fahrgestell kein Typenschein erlangt werden kann, oder
4. einer Type angehört, deren Genehmigung vom Bundesminister für Landesverteidigung beantragt wurde, und nicht mehr zur Verwendung im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung bestimmt ist.





(2) Über die Genehmigung eines einzelnen Kraftfahrzeuges oder Anhängers oder eines Fahrgestelles solcher Fahrzeuge hat auf Antrag des Erzeugers, bei ausländischen Erzeugern des gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigten oder des rechtmäßigen Besitzers des Fahrzeuges, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 6 der Landeshauptmann zu entscheiden, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der rechtmäßige Besitzer seinen Hauptwohnsitz hat oder der Erzeuger oder sein inländischer Bevollmächtigter den Hauptwohnsitz oder eine feste Betriebsstätte oder, sofern sich das Fahrzeug dort befindet, ein Auslieferungslager haben. Der Landeshauptmann hat vor der Entscheidung über den Antrag auf Einzelgenehmigung ein Gutachten eines oder mehrerer gemäß § 125 bestellter Sachverständiger darüber einzuholen, ob das Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit und, soweit dies durch den Sachverständigen zumutbar erkennbar ist, den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.

...

(5) Der Spruch des Bescheides über die Einzelgenehmigung hat sich auf eine zeichnerische oder bildliche Darstellung des Fahrzeuges zu beziehen. Bei Fahrzeugen, die bereits zugelassen waren, ist in dem Bescheid der Zeitpunkt der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, festzuhalten. Nach Genehmigung des Fahrzeuges sind die Genehmigungsdaten des Fahrzeuges im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben.

...

§ 33. Änderungen an einzelnen Fahrzeugen

(1) Änderungen an einem einzelnen zum Verkehr zugelassenen Fahrzeug einer genehmigten Type, die die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges beeinflussen können, hat der Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat; durch Verordnung kann jedoch festgesetzt werden, daß Änderungen durch das Anbringen von bestimmten Arten von Teilen, Ausrüstungsgegenständen, zusätzlichen Aufbauten oder Vorrichtungen an Fahrzeugen nicht angezeigt werden müssen, wenn

1. diese Änderungen
 - a) nicht wesentliche technische Merkmale der genehmigten Type betreffen,
 - b) den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht zuwiderlaufen und
 - c) die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges nicht herabsetzen, und





2. sofern für diese Teile, Ausrüstungsgegenstände, zusätzlichen Aufbauten oder Vorrichtungen eine Typengenehmigung vorgesehen ist, sie gemäß § 35 oder nach einer Einzelrichtlinie typengenehmigt sind, oder
3. sofern diese Teile, Ausrüstungsgegenstände, zusätzliche Aufbauten oder Vorrichtungen von der Behörde als für diese Type und Ausführung auf Grund eines von einem nach § 124 bestellten Sachverständigen erstellten Gutachtens für geeignet erklärt oder nach § 33 an einem einzelnen Fahrzeug bereits genehmigt worden sind. In diesem Fall ist eine Abschrift des Genehmigungsbescheides im Fahrzeug mitzuführen.

(1a) In begründeten Einzelfällen kann die Anzeige einer Fahrzeugänderung durch den Zulassungsbesitzer und die Durchführung des weiteren Verfahrens auch bei dem Landeshauptmann erfolgen, in dessen Wirkungsbereich sich das Fahrzeug vorübergehend befindet, wenn

1. sich das Fahrzeug nachweislich vorübergehend in einem anderen Bundesland befindet und bei dieser Gelegenheit dort geändert wurde, oder
2. der Zulassungsbesitzer
 - a) nachweislich in einem anderen Bundesland arbeitet als er wohnt, oder
 - b) in einer extremen Randlage eines Bundeslandes seinen Wohnort oder Firmensitz hat, und die Entfernung zu einer Zweigstelle der an sich zuständigen Landesprüfstelle unzumutbar groß im Vergleich zu einer Prüfstelle des benachbarten Bundeslandes ist.

(2) Betreffen die Änderungen (Abs. 1) wesentliche technische Merkmale der Type, der das Fahrzeug angehört, so bedarf das geänderte Fahrzeug einer Einzelgenehmigung. Mit dieser Einzelgenehmigung verliert das für das Fahrzeug allenfalls ausgestellte Genehmigungsdokument seine Gültigkeit und ist dem Landeshauptmann abzuliefern.

(3) Wurden Änderungen angezeigt, die nicht wesentliche technische Merkmale der Type betreffen, so hat der Landeshauptmann diese Änderungen im Sinne des § 28 Abs. 1 zu genehmigen und die geänderten Daten im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. Es ist ein neuer Zulassungsschein mit den geänderten Daten auszustellen, wenn die Genehmigung der Änderung in den Amtsräumen einer Landesprüfstelle durchgeführt wird und durch die Änderung am Fahrzeug keine für die Zulassung maßgebliche Änderungen eintreten. Wird im Zuge der Genehmigung ein neuer Zulassungsschein im Chipkartenformat beantragt, so ist ein Kostenersatz für die Chipkartenzulassungsbescheinigung zu entrichten. Änderungen im Zulassungsschein dürfen ausschließlich hinsichtlich der Genehmigungsdaten vorgenommen werden. Wird im Zuge der Genehmigung ein neuer Zulassungsschein ausgestellt, ist dies in der Zulassungsevidenz zu vermerken. Die geänderten Daten im Genehmigungsdokument sind dauerhaft



als ungültig zu kennzeichnen und die geänderten Daten sind dem Genehmigungsdokument beizufügen; bei Fahrzeugen, deren Daten vollständig in der Genehmigungsdatenbank enthalten sind, ist dem Genehmigungsdokument der aktuelle Datenausdruck der Genehmigungsdatenbank beizufügen. § 20 Abs. 7 letzter Satz gilt sinngemäß.

(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. Die geänderten Daten im Genehmigungsdokument sind dauerhaft als ungültig zu kennzeichnen und die geänderten Daten sind dem Genehmigungsdokument beizufügen; bei Fahrzeugen, deren Daten vollständig in der Genehmigungsdatenbank enthalten sind, ist dem Genehmigungsdokument der aktuelle Datenausdruck der Genehmigungsdatenbank beizufügen. Im Fall der Z 2 ist der dabei anfallende Aufwand dem Landeshauptmann nach einem durch Verordnung festgesetzten Tarif vom Antragsteller zu ersetzen.

...

Ausnahmegenehmigung

§ 34. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann auf Antrag des Erzeugers, bei ausländischen Erzeugern ihres gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigten, Typen von Fahrzeugen oder von Fahrgestellen, die den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht entsprechen, zum Zwecke der Erprobung, für die Beförderung unteilbarer Güter oder wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, gemäß § 29 als Type genehmigen, wenn dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen (Ausnahmegenehmigung).



(2) Der Landeshauptmann kann auf Antrag des Besitzers einzelne Fahrzeuge oder Fahrgestelle, die den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht entsprechen, zum Zwecke der Erprobung, für die Beförderung unteilbarer Güter oder wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden (zB historische Fahrzeuge), gemäß § 31 einzeln genehmigen, wenn dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen (Ausnahmegenehmigung). Der Landeshauptmann kann weiters Ausnahmegenehmigungen erteilen, wenn in einem Genehmigungsverfahren die erforderlichen Nachweise im Sinne der Richtlinien 70/156/EWG und 2002/24/EG nicht erbracht werden können und wenn vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen. Solche Ausnahmen sind aber nur jeweils für eine bestimmte Anzahl gleichartiger Fahrzeuge zu erteilen. Bei der Bemessung der Zahl der allenfalls zu genehmigenden Fahrzeuge sind die Vorgaben der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu berücksichtigen.

(3) Die Ausnahmegenehmigung ist, soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit oder im Hinblick auf den Ausbauzustand der Straßen 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 fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

...

Beirat für historische Fahrzeuge

§ 131b. (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 Kraftfahrzeugbauarten Bedacht zu nehmen ist.

...“

16 1.2. Vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurden über Ersuchen des Verwaltungsgerichtshofes Durchführungserlässe betreffend historische Kraftfahrzeuge vorgelegt.

17 1.2.1. Noch vor der 19. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 103/1997 erging ein Erlass des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu historischen Kraftfahrzeugen (Zl. 190.500/15-I/8-95 vom 7. Juli 1995) mit folgendem Wortlaut (auszugsweise):

„...“

Bei der Begriffsbestimmung für historische Kraftfahrzeuge 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.

...

8. Technische Kriterien:

Die Hauptbaugruppen der Fahrzeuge müssen im Originalzustand erhalten sein. Zeitgenössischer Ersatz ist nur zulässig, soweit der Grundcharakter des Fahrzeuges und die technischen Konstruktionsmerkmale nicht verändert werden.

Insbesondere sind:

- Motor- und Gemischbildungseinrichtung
- Kraftübertragung
- Radaufhängungen
- Lenkanlage
- Aufbauten

Im Originalzustand zu erhalten.

...

9. Technische Änderungen:

Bei der Bewertung der historischen Originalität sind Änderungen wesentlicher technischer Merkmale, die einem späteren Konstruktionsdatum entsprechen (etwa die Veränderung von Originalgabeln bei Motorrädern) so einzustufen,



daß damit die unter Pkt. 1. genannten Altersangaben auf das Baudatum der veränderten Bauteile verschoben werden.

...“

- 18 1.2.2. Nach der 19. KFG-Novelle wurde dieser Erlass durch einen neuen Erlass vom 20. März 1998, Zl. 190.500/2-II/A/5/98, aufgehoben und ersetzt. Der neue Erlass lautet (auszugsweise):

„2) Erläuterungen:

...

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:

...

2.1.3) 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/Lenkstange bei Motorrädern
- Aufbauten

(Diese müssen im Originalzustand erhalten sein)

...“





- 19 1.2.3. Dieser zuletzt wiedergegebene Erlass wurde durch den Erlass des
Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 2. Mai 2006,
Zl. BMVIT-190.500/0002-II/ST4/2006 aufgehoben und ersetzt. Die unter
Pkt. 1.2.2. wiedergegebenen Passagen des früheren Erlasses finden sich
unverändert auch im neuen.
- 20 2. Die Revision ist zulässig, weil das Verwaltungsgericht sich entgegen der
Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes durch einen Erlass gebunden erachtet
hat.
- 21 3. Die Revision ist allerdings im Ergebnis nicht begründet.
- 22 3.1. Das Verwaltungsgericht begründet seine Entscheidung wie folgt:
- 23 Zunächst wird ausführlich der Verfahrensgang, das Gutachten eines
Sachverständigen aus dem Fachgebiet KFZ-Technik und dessen Ergänzung in
der mündlichen Verhandlung sowie dazu ergangene Stellungnahmen der
Verfahrensparteien wiedergegeben.
- 24 In einem Schreiben vom 7. Juli 2017, so das Verwaltungsgericht weiter, habe
der Revisionswerber ausgeführt, dass seiner Ansicht nach der Nachweis, dass
verkürzte Federbeine schon in den Jahren 1971 bis 1981 für sein Fahrzeug im
Handel zum Verkauf angeboten und auch in solchen Fahrzeugen verbaut
worden seien, erbracht worden sei. Es könne auch davon ausgegangen werden,
dass schon seit 1971 verkürzte Federbeine verbaut worden seien und diese bei
der Fahrzeugrestauration nur durch neue Teile ersetzt worden seien. Weitere
Nachweise seien laut dem Erlass des BMVIT für die Genehmigung als
historisches Fahrzeug nicht zu erbringen und auch nicht zu verlangen, wenn die
verbauten Federbeine durch ein TÜV-Teilegutachten freigegeben und
genehmigt worden seien. Das Angebot des Revisionswerbers in der
Verhandlung, nach weiteren Unterlagen zum Vergleich der jetzt und seinerzeit
verbauten gekürzten Federbeine zu suchen, sei leider ohne Erfolg gewesen.
Laut schriftlicher Auskunft des TÜV Rheinlandpfalz und des erwähnten
Autohauses, dessen Ersatzteilliste er in der Verhandlung vorgelegt habe, seien
Gutachten über die technischen Daten der gekürzten Federbeine aus dem
Jahr 1971 nicht mehr in Evidenz gehalten.



- 25 Zusammenfassend werde, so das Verwaltungsgericht, festgehalten, dass der Nachweis, dass es die Form der verbauten Federn schon im relevanten Zeitraum (1971 bis 1981) gegeben hätte, nicht geglückt sei und damit die Originalität der verbauten Federn nicht habe nachgewiesen werden können.
- 26 Im Anschluss daran führt das Verwaltungsgericht unter „Beweiswürdigung“ aus, der „festgestellte Sachverhalt“ gründe sich auf die Aktenunterlagen, auf die Ergebnisse der Verhandlung sowie auf die ergänzenden Gutachten sowie die Stellungnahmen der Parteien.
- 27 Im Zuge der Renovierung des Fahrzeugs des Revisionswerbers, Baujahr 1971, seien an der Vorderachse neue Federbeine eingebaut worden, und zwar so, dass auch eine Tieferlegung des Fahrzeugs erfolgt sei. Das Gutachten des TÜV gehe von einem Tieferlegungsmaß von 40 mm aus.
- 28 In dem vom Revisionswerber selbst vorgelegten Buch werde ausgeführt, dass sich die Federbeinvorderachse relativ einfach durch Einbau kürzerer Federn oder durch Kürzen der vorhandenen Federn tiefersetzen lasse, doch sollte man mehr als 20 mm nicht überschreiten. Mit diesem Buchauszug könne der Revisionswerber zwar nachweisen, dass grundsätzlich ein Tiefersetzen der Vorderachse im relevanten Zeitraum vorgenommen worden sei, er könne damit jedoch nicht nachweisen, dass die von ihm verbauten Federn, die erstmals am 3. April 1997 zugelassen worden seien, originale Ersatzteile bzw. Nachbauteile darstellen. Das erwähnte Buch könne nicht dazu dienen, die Originalität einer verkürzten Feder, mit der das Fahrzeug um 40 mm tiefer gelegt worden sei, zu bestätigen.

Es sei dem Revisionswerber und auch dem Gutachter letztendlich nicht gelungen, ausreichend schlüssig darzulegen, dass zur damaligen Zeit für die Tieferlegung eines entsprechenden Fahrzeugs Federn verwendet wurden, deren Federcharakteristik jener der im gegenständlichen Fahrzeug verbauten Federn entspricht.

- 29 Unter „Rechtliche Beurteilung“ gab das Verwaltungsgericht zunächst § 2 Abs. 1 Z 43 und § 31 KFG 1967 sowie den unter Pkt. 1.2.4. wiedergegebenen Erlass aus 2006 wieder.



Danach wird ausgeführt, über Erlässe sei insbesondere die Erhaltungswürdigkeit näher definiert worden. Dabei sei dem Originalzustand bzw. zeitgenössischen Veränderungen besonderes Augenmerk geschenkt worden. Intention des Gesetzes, der Erlässe und auch der bisherigen Ergebnisse des Beirats für historische Fahrzeuge sei es, den Betrieb historischer Fahrzeuge und damit die Darstellung technischen Kulturguts auch außerhalb von Museen langfristig zu sichern. Der Erhaltungszustand sei dabei eher „eng ausgelegt“ worden. Eine Abgrenzung sei dabei gegenüber jenen Fahrzeugen notwendig, die zwar „baujahrmäßig entsprechen, aber nicht zeitgemäß (d.h. nicht dem Bauzeitraum entsprechend oder mit nicht historisch korrekten technischen Mitteln) verändert“ worden seien. Wie im erwähnten Erlass aus 2006 unter Pkt. 2.1.3. ausgeführt, müssten die Hauptgruppen, zu denen auch die Radaufhängungen gehören, im Originalzustand erhalten sein. Für die Originalität von Zubehör oder Ersatzteilen seien Nachweise durch den Antragsteller zu erbringen.

Dem Revisionswerber sei es nicht gelungen, Nachweise für die Originalität der für die Tieferlegung seines Fahrzeugs verwendeten Federbeine zu erbringen. Damit seien die Voraussetzungen für die Genehmigung als historisches Fahrzeug nicht gegeben.

30 3.2.1. Eingangs ist festzuhalten, dass die Begründung des angefochtenen Erkenntnisses nicht den Vorgaben der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs entspricht:

Danach hat die Begründung einer Entscheidung eines Verwaltungsgerichtes auf dem Boden des § 29 VwGVG mit Blick auf § 17 VwGVG den Anforderungen zu entsprechen, die in der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu den §§ 58 und 60 AVG entwickelt wurden (vgl. aus der ständigen hg. Judikatur etwa VwGH 23.11.2017, Ra 2016/11/0145). Demnach bestehen die drei logisch aufeinander aufbauenden und formal zu trennenden Elemente einer ordnungsgemäß begründeten verwaltungsgerichtlichen Entscheidung 1. in einer im Indikativ gehaltenen Tatsachenfeststellung, 2. in der Beweiswürdigung, 3. in der rechtlichen Beurteilung. Lässt eine Entscheidung die Trennung dieser Begründungselemente in einer Weise vermissen, dass die Rechtsverfolgung



durch die Partei über die nachprüfende Kontrolle durch die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts maßgeblich beeinträchtigt wird, dann führt ein solcher Begründungsmangel zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung schon aus diesem Grund (vgl. VwGH 18.2.2015, Ra 2014/03/0045).

Das angefochtene Erkenntnis enthält zwar weitschweifige Wiedergaben des Verfahrensablaufs und lässt gesonderte Sachverhaltsfeststellungen vermissen. Erkennbar ist aber das Verwaltungsgericht davon ausgegangen, dass das in Rede stehende Fahrzeug durch Einbau kürzerer Federn um 40 mm tiefergelegt wurde, wohingegen selbst nach den vom Revisionswerber vorgelegten Unterlagen zeitgenössische Federn nur 20 mm kürzer sein durften als die Originale.

31 3.2.2. Aus der rechtlichen Beurteilung des Verwaltungsgerichtes ergibt sich, dass es den mehrfach erwähnten Erlass aus 2006 als rechtlichen Maßstab, insbesondere für die Erhaltungswürdigkeit des verfahrensgegenständlichen Fahrzeugs des Revisionswerbers sowie für dessen Nachweispflichten, herangezogen hat. Mit dieser Vorgangsweise setzt sich das Verwaltungsgericht in Widerspruch zur ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, derzufolge Erlässe von Verwaltungsbehörden keine verbindliche Rechtsquelle für die Verwaltungsgerichte und den Verwaltungsgerichtshof darstellen (vgl. zB. VwGH 8.9.2016, Ra 2016/11/0011; 25.1.2018, Ra 2017/11/0269).

32 3.2.3. Das angefochtene Erkenntnis könnte sich indes dennoch als rechtmäßig erweisen, wenn es im KFG 1967 selbst eine Deckung fände.

33 3.2.3.1. Aus der mit der 19. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 103/1997, eingeführten Legaldefinition des historischen Kraftfahrzeugs (§ 2 Z 43) lässt sich zwar schon dem Wortlaut nach entnehmen, dass ein Kraftfahrzeug, soll es als historisches Kraftfahrzeug gelten, in einem näher zu bestimmenden Maß erhaltungswürdig sein muss. Die Legaldefinition gibt aber selbst keine näheren Anhaltspunkte für die Kriterien für Erhaltungswürdigkeit, ebensowenig der mit derselben Novelle eingeführte § 34 Abs. 1a KFG 1967, der Ausnahmegenehmigungen für historische Kraftfahrzeuge ermöglicht und auf



den Erhaltungszustand abstellt. Auch die unter Pkt. 1.1.2. wiedergegebenen Gesetzesmaterialien bieten hierfür keinen Aufschluss.

- 34 Für die Rekonstruktion des Begriffsverständnisses, das der Gesetzgeber von „erhaltungswürdig“ bzw. „Erhaltungswürdigkeit“ hatte, kann - freilich nur als Auslegungshilfsmittel - auf jenes Verständnis dieser Begriffe zurückgegriffen werden, das sich aus im Zeitpunkt der Gesetzwerdung der 19. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 103/1997, existierenden untergesetzlichen Vorschriften ergibt. Es besteht kein Einwand dagegen, dafür auch einschlägige Erlässe heranzuziehen.
- 35 Dem unter Pkt. 1.2.1. wiedergegebenen Erlass aus 1995 ist zu entnehmen, dass schon vor Erlassung der 19. KFG-Novelle dem Erhaltungszustand einerseits und der Erhaltungswürdigkeit andererseits besondere Bedeutung beigemessen wurden. Ganz offenkundig bestand die Überzeugung, dass ein Kraftfahrzeug nur dann als historisches Kraftfahrzeug in Betracht kam, wenn, wie in Pkt 8. des Erlasses ausgeführt, wenigstens die Hauptbaugruppen der Fahrzeuge, zu denen auch die Radaufhängungen zählten, im Originalzustand erhalten waren. Auf „zeitgenössischen Ersatz“ wurde insofern Bezug genommen, als dieser „nur zulässig“, mithin die Einstufung als historisches Kraftfahrzeug nicht hindernd, sein sollte, soweit der Grundcharakter des Fahrzeugs und die technischen Konstruktionsmerkmale nicht verändert wurden.
- 36 Der Verwaltungsgerichtshof legt dieses - restriktive - Verständnis des Begriffs „historisches Kraftfahrzeug“, insbesondere hinsichtlich der die Erhaltungswürdigkeit bestimmenden Originalität eines Kraftfahrzeugs, seiner Auslegung des Begriffs im KFG 1967 zugrunde. Dass sich dieses Verständnis durch spätere Novellen zum KFG 1967, die auf historische Kraftfahrzeuge Bezug nehmen (vgl. die Darstellung unter Pkt. 1.1.2. bis 1.1.4.) geändert hat, ist nicht zu erkennen, die Gesetzesmaterialien bieten dafür keinen Hinweis.
- 37 Vor diesem Hintergrund erweisen sich folglich die späteren Erlässe aus 1998 und 2006 (vgl. Pkte. 1.2.2. bis 1.2.3.) als für die Auslegung der einschlägigen Bestimmungen des KFG 1967 unbeachtlich.





- 38 3.2.3.2. Für den Revisionsfall ergibt sich daraus Folgendes:
- 39 Dass am Fahrzeug des Revisionswerbers ein Austausch von Federbeinen und
Federn im Jahr 1997 stattgefunden hat, der zu einer Tieferlegung des Fahrzeugs
um 40 mm geführt hat, wird vom Revisionswerber nicht in Abrede gestellt.
Unstrittig ist auch, dass sich aus den Unterlagen, die der Revisionswerber selbst
vorgelegt hat, zwar ergibt, dass Tieferlegungen um 20 mm bereits „zeitnah“,
also in der Zeit nach dem Baujahr des Fahrzeugs, nicht unüblich waren. Es gibt
aber nach den vom Revisionswerber vorgelegten Unterlagen keinen Hinweis
darauf, dass eine Tieferlegung im Ausmaß von 40 mm als „zeitgenössisch“ zu
bezeichnen wäre. Dafür spricht auch die vom Verwaltungsgericht
wiedergegebene Passage aus dem vom Revisionswerber vorgelegten Buch,
wonach die Tieferlegung der Federbeinvorderachse um mehr als 20 mm zu
vermeiden wäre.
- 40 Vor diesem Hintergrund ist nicht zu beanstanden, dass das Verwaltungsgericht
angenommen hat, der Revisionswerber habe auch auf Grundlage der Gutachten
die durchgeführte Tieferlegung nicht als „zeitgenössisch“ nachgewiesen. Durch
die Abweisung des Antrags auf Genehmigung des Fahrzeugs als historisches
Fahrzeug wurde der Revisionswerber demnach nicht in Rechten verletzt.
- 41 3.3. Im Ergebnis war die Revision daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als
unbegründet abzuweisen.

W i e n , am 4. April 2019