

# 29. KFG-Novelle (BGBl. Teil I Nr. 6/2008)

## Erläuterungen und Gesetzestext

(zum internen Gebrauch unserer Mitgliedsfirmen)

Wien, Jänner 2008



# INHALTSVERZEICHNIS

## Teil 1: ⇒ Erläuterungen

(verfasst von Dr. Wilhelm Kast, BMVIT)

## Teil 2: ⇒ Gesetzestext

(BGBl. Teil I Nr. 6/2008)

## Teil 3: ⇒ Erlass - Winterreifenpflicht

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

**Teil 1:  
Erläuterungen zur 29. KFG-Novelle**

**verfasst von Dr. Wilhelm Kast/BMVIT**

---

Die Erläuterungen geben die persönliche Meinung des Verfassers wieder und können daher von der offiziellen Meinung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie abweichen.

## **29. KFG - Novelle**

### **(BGBl. I Nr. 6/2008)**

#### **Allgemeines:**

1. Mit der vorliegenden 29. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz soll im wesentlichen der Forderung nach Änderung der Zählregel bei der Beförderung von Kindern in Omnibussen im Gelegenheitsverkehr entsprochen werden. Daneben werden den Finanzbehörden weitere Möglichkeiten für Zulassungssperren bei Rückvergütung der Normverbrauchsabgabe eingeräumt und die Erfassung von re-importierten Fahrzeugen in der Genehmigungsdatenbank geregelt.

Weiters soll die Verpflichtung stets auch tagsüber Licht zu verwenden wieder aufgehoben werden und die Höhe der Organstrafverfügung für Telefonieren am Steuer auf 50 Euro angehoben werden.

2. Die Regierungsvorlage, 305 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates, XXIII. Gesetzgebungsperiode, wurde am 21. November im Verkehrsausschuss des Nationalrates behandelt und in der Fassung eines Abänderungsantrages beschlossen (330 d.B.). Dieser Abänderungsantrag betraf die Verlängerung des Zeitraumes für die Winterreifenpflicht und die Pflicht Schneeketten mitzuführen für Schwerfahrzeuge sowie die Einführung einer Winterreifenpflicht auch für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg.

3. Das Plenum des Nationalrates hat das vorliegende Bundesgesetz am 5. Dezember 2007 in der Fassung eines Abänderungsantrages für die 2. Lesung beschlossen. Mit diesem Abänderungsantrag wurde der Zeitraum für die Winterreifenpflicht für Omnibusse wieder auf 15. März verkürzt und klargestellt, dass –falls Schneeketten bei Fahrzeugen unter 3.500 kg zulässig sind- diese an mindestens 2 Antriebsrädern angebracht sein müssen.

4. Die Beschlussfassung im Bundesrat erfolgte am 18. Dezember 2007 im Ausschuss für Verkehr, Innovation und Technologie und am 20. Dezember 2007 im Plenum.

5. Die Kundmachung im Bundesgesetzblatt erfolgte am 4. Jänner 2008.

Da für die meisten Punkte der 29. KFG - Novelle als Inkrafttretenstermin der 1. Jänner 2008 festgelegt worden ist, die Kundmachung im Bundesgesetzblatt aber erst am 4. Jänner 2008 möglich war, treten diese Bestimmungen rückwirkend am 1. Jänner 2008 in Kraft, was aber kaum praktische Probleme aufwerfen dürfte. Problematisch könnte ein rückwirkendes Inkrafttreten lediglich im Bereich von Strafbestimmungen sein. Aber auch diesbezüglich dürfte es keine Probleme geben, da die Änderungen im Bereich der „Handy-Strafhöhe“ und bei Verstoß gegen die neue Winterreifenpflicht erst ab Kundmachung des Bundesgesetzblattes und somit erst ab 5. Jänner 2008 vollzogen werden.

## **Zu den einzelnen Bestimmungen:**

### **1. § 2 Abs. 1 Z 43 lit. b – Mindestalter für historische Fahrzeuge:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2010

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Derzeit wird im Gesetz ein Mindestalter für historische Fahrzeuge von 25 Jahren gefordert. Über die zu approbierende Liste der historischen Fahrzeuge wurde bereits vor zwei Jahren begonnen nur jene Fahrzeuge darin aufzunehmen die 1980 oder davor gebaut wurden, da sich aus internationaler Sicht für historische Fahrzeuge ein Mindestalter von 30 Jahren ergibt. Es wird deshalb das Mindestalter für historische Fahrzeuge auf 30 Jahre angehoben. Diese Änderung soll mit 1. Jänner 2010 in Kraft treten, um einen gleitenden Übergang zu ermöglichen.

### **2. und 3. § 20 Abs. 1 lit. d und § 20 Abs. 5 lit. j - Blaulichtbewilligung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** § 132 Abs. 26

„(26) Fahrzeuge, die für die Entstörung von Richtfunk- und Koaxialkabelanlagen der BOS-Netze (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsfunktionen) bestimmt sind und an denen aufgrund der bisherigen Bestimmung des § 20 Abs. 1 lit. d Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht angebracht sind, dürfen noch bis 30. Juni 2008 ohne Bewilligung gemäß § 20 Abs. 5 lit. j verwendet werden.“

**Bemerkungen:**

Die derzeit bestehende ex-lege Ermächtigung (§ 20 Abs. 1 lit. d KFG) von Fahrzeugen, die für die Entstörung von Richtfunk- und Koaxialkabelanlagen der BOS-Netze (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsfunktionen) bestimmt sind, zum Führen von Blaulicht, sollte nach Ansicht des Bundesministeriums für Inneres geändert und einer Bewilligungspflicht

unterworfen werden. Dabei sollte die Bewilligung an die auftragsgemäße dringende Entstörung der Funk- und Kommunikationssysteme geknüpft werden.

Da die Wirkung der Verwendung von Blaulicht bei Einsatzfahrzeugen - somit auch bei Fahrzeugen der Bundespolizei - mit der Häufigkeit der Verwendung, vor allem im städtischen Bereich, abnimmt, ist das Bundesministerium für Inneres an einer restriktiven Gestaltung der Berechtigung zum Führen des Blaulichts interessiert.

#### **4. § 27 Abs. 2 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. Da die früher in § 28 Abs. 3 enthaltene Möglichkeit der Angabe einer Bandbreite für das höchste zulässige Gesamtgewicht bei Sattelzugfahrzeugen bereits mit der 26. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 117/2005, als unpraktikabel wieder gestrichen worden ist, muss das auch in § 27 Abs. 2 berücksichtigt werden.

#### **5. § 30 Abs. 5 – kein Duplikat-Typenschein bei re-importierten Fahrzeugen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Die Behandlung von Fahrzeugen, die bereits einmal in Österreich zugelassen waren, zwischenzeitig in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren und nunmehr wieder nach Österreich re-importiert werden, stößt auf Schwierigkeiten.

Bei der Ausstellung von Duplikat-Typenscheinen ist derzeit gemäß § 30 Abs. 5 eine sog. Unbedenklichkeitsbestätigung der Behörde, bei der das Fahrzeug zuletzt in Österreich zugelassen war, erforderlich. Diese ist oft aber nicht bekannt. Weiters ist oft gar nicht bekannt, dass das Fahrzeug schon einmal in Österreich zugelassen war. Die Ausstellung von Duplikat-Typenscheinen wäre mit ungleich größerem Aufwand verbunden, als die Eintragung in die Genehmigungsdatenbank.

Weiters wird seitens der Finanzbehörden eine Zulassungssperre für solche Fahrzeuge gewünscht. Bei Ausstellung eines Duplikat-Typenscheines könnte lediglich eine Verständigung der Finanzbehörden vorgesehen werden. Bei Eintragung in die Genehmigungsdatenbank wäre automatisch eine Zulassungssperre aktiv.

Daher werden die entsprechenden Vorschriften geschaffen, dass im Falle eines re-importierten Fahrzeuges kein Duplikat-Typenschein erforderlich ist, sondern die Eingabe der Daten in die Genehmigungsdatenbank (§ 30a Abs. 4a).

## **6. § 30a Abs. 4a – Vorgangsweise bei re–importierten Fahrzeugen :**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Durch die Erfassung der re-importierten Fahrzeuge über die Genehmigungsdatenbank werden auch die Probleme mit Ausstellung eines Duplikat-Typenscheines (Unbedenklichkeitsbestätigung der Behörde) gelöst und auch die Anliegen von Importeursvertretern und der Finanzbehörden berücksichtigt.

Seitens des Versicherungsverbandes werden die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass mit Inkrafttreten der 29. KFG-Novelle auch Fahrzeuge, die bereits in der Zulassungsevidenz erfasst und abgemeldet sind, vom Generalimporteur in die Genehmigungsdatenbank eingegeben werden bzw. Änderungen vorgenommen werden können.

Es wurde daher im KFG eine Grundlage geschaffen, dass bei re-importierten Fahrzeugen der Generalimporteur die Genehmigungsdaten in die Datenbank einzugeben hat. Damit ist dann automatisch eine Zulassungssperre verbunden.

Für den Fall, dass der Generalimporteur keine Ermächtigung zur Eingabe der Daten in die Genehmigungsdatenbank hat, soll die Dateneingabe durch den Landeshauptmann erfolgen. Da derzeit nur sehr wenige Zulassungen auf Grundlage von Typendaten vorgenommen werden und hier nahezu ausschließlich für PKW-Anhänger und Ilof-Anhänger, ist anzunehmen, dass die Fälle, in denen der Landeshauptmann tätig werden muss, auf wenige Fälle pro Jahr beschränkt sind. Überdies ist der Arbeitsaufwand beim Landeshauptmann wesentlich geringer als bei der Eingabe eines vollständigen Genehmigungsdatensatzes.

## **7. § 37 Abs. 2 lit. h – Anerkennung eines ausländischen Gutachtens:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Derzeit wird die Vorlage des letzten Gutachtens gemäß § 57a verlangt. Da in den Fällen des § 28a Abs. 6 oder des § 28b Abs. 5 für die Eingabe der Daten in die Genehmigungsdatenbank dieses positive Gutachten gemäß § 57a durch den Nachweis eines positiven Ergebnisses einer technischen Untersuchung im Sinne der Richtlinie 96/96/EG ersetzt werden kann, soll dieser Nachweis auch bei der Zulassung berücksichtigt werden. Jedoch nur solange noch keine weitere wiederkehrende Begutachtung fällig geworden ist.

### **8. § 37 Abs. 2a – Erweiterung Zulassungssperren:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Hier wird ein neuer zweiter Satz eingefügt, wonach auch weitere Zulassungen nur vorgenommen werden dürfen, wenn keine Zulassungssperren in der Genehmigungsdatenbank oder der Zulassungsevidenz eingetragen sind. Damit wird einem Anliegen der Finanzbehörden entsprochen, dass in jedem Fall einer Rückervergütung der Normverbrauchsabgabe eine Zulassungssperre verfügt werden können soll.

### **9. § 40a Abs. 3 – Erweiterung des Tätigkeitsbereiches der Zulassungsstellen auf weitere Behörden :**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Derzeit kann eine Zulassungsstelle für eine Behörde tätig werden, wenn sie im Sprengel der Behörde, im Sprengel der unmittelbar angrenzenden Behörde desselben Bundeslandes oder am Sitz der Behörde einen Standort aufweist.

Es gibt einige Behörden, die von einem anderen Behördenbezirk umschlossen sind und daher an keinen weiteren Behördensprengel angrenzen. Als Beispiele hierfür sind Innsbruck Stadt/Innsbruck Land, Graz/Graz Umgebung, Wels Stadt/Wels Land, St. Pölten/St. Pölten Land, Salzburg Stadt/Salzburg Stadt oder Steyr Stadt, das in Oberösterreich nur an den Bezirk Steyr Land angrenzt, zu nennen.

Dies führt nach geltender Rechtslage dazu, dass Zulassungsstellen, die sich im Bereich der umschlossenen Behörde befinden, nur für eine weitere Zulassungsbehörde ermächtigt werden können.

Seitens der Versicherungswirtschaft wurde daher vorgeschlagen, dass der § 40a Abs. 3 KFG dahingehend geändert wird, dass bei den oben angeführten Konstellationen die Ermächtigung auf alle in weiterer Folge unmittelbar angrenzenden Behörden ausgedehnt werden kann.

Beispiel: Eine Zulassungsstelle im Bereich der BPD Graz soll ermächtigt werden können, Zulassungen für Behörden durchzuführen, die unmittelbar an die BH Graz Umgebung angrenzen.

Eine solche Regelung wird für Antragsteller bzw. Zulassungsbesitzer, die im Umland der Städte ihren Hauptwohnsitz haben, aber in der Stadt selbst arbeiten oder dort ein Fahrzeug

kaufen, wesentliche Erleichterungen und Vereinfachungen bei der Erledigung von Zulassungsangelegenheiten bringen.

#### **10. § 57a Abs. 3 Z 3 – Entfall lit. c:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Die lit. c betreffend Anhänger, die dazu bestimmt sind, mit Krafträdern gezogen zu werden, kann ersatzlos entfallen, da diese Anhänger bereits durch Abs. 3 Z 3 lit. a (Anhänger, die ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg aufweisen) erfasst sind.

#### **11. § 99 Abs. 5a – Aufhebung von Licht am Tag:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Aus einer aktuellen, technisch fundierten Studie ergibt sich, dass die derzeitige Form von Licht am Tag mit Abblendlicht zwar andere Kraftfahrzeuge kurzfristig früher erkennen lässt, dieser Vorteil aber durch die längere Ablenkung aufgehoben wird.

Daher soll die gesetzliche Verpflichtung, stets auch tagsüber Licht zu verwenden, wieder aufgehoben werden. Freiwillig darf aber weiterhin mit Licht am Tag gefahren werden.

Im § 99 Abs. 5a können daher die beiden ersten Sätze entfallen. Der letzte Satz, der die Grundlage für das wie Tagfahrlicht geschaltete Abblendlicht oder Nebellicht bildet, bleibt bestehen, damit die Fahrzeuge, die auf diese spezielle Schaltung des Abblendlichtes bzw. Nebellichtes umgerüstet worden sind, nicht wieder in den früheren Zustand gebracht werden müssen.

#### **12. § 101 Abs. 2 – Schaffung der Grundlage, um durch Verordnung besondere Abmessungen für Autotransporte und Schneeräumfahrzeuge festzulegen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Bei der Ländertagung 2006 und der Sondertransporttagung 2007 wurde von Länderseite gewünscht, dass Schneepflüge bis zu einer Breite von 3 m ohne Ausnahmegewilligung verwendet werden sollten. Der Punkt wurde für die nächste KFG- bzw. KDV-Novelle vorgemerkt. Eine Lösung lediglich in der KDV ist derzeit nicht möglich, da es diesbezüglich

keine gesetzliche Grundlage gibt. Diese wird hiermit geschaffen, indem es auch für Schneeräumfahrzeuge, die Geräte befördern (eben den Schneepflug) ermöglicht wird, in einer Verordnung nach § 101 Abs. 6 KFG festzulegen, in welchem Ausmaß und unter welchen Voraussetzungen die Abmessungen überschritten werden dürfen.

In ähnlicher Weise soll den Problemen bei Autotransporten Rechnung getragen werden. Der derzeitige Trend geht ganz stark in Richtung Großraumlimousinen, Vans und ähnlich höher gestellte Fahrzeuge. Die derzeit bestehende Grenze für die zulässige Höhe von 4 m ist bei Fahrzeugtransporten mit solchen Fahrzeugtypen nicht einhaltbar. Daher wird die gesetzliche Grundlage geschaffen, dass bei solchen Autotransporten die Fahrzeughöhe durch die transportierten Fahrzeuge bis zu einem durch Verordnung festzulegenden Wert überschritten werden darf. In der KDV soll dann als zulässige Höhe 4,20 m für Autotransporte festgelegt werden.

### **13. § 102 Abs. 8a und Abs. 9 – Winterreifenpflicht, Schneekettenmitnahme:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Im Abs. 8 wird der Zeitraum für die gesetzliche Winterreifenpflicht für Schwerfahrzeuge ausgedehnt auf jeweils

- 1. November bis 15. April für Fahrzeuge der Klasse N2 und N3 sowie davon abgeleitete Kraftfahrzeuge bzw.
- 1. November bis 15. März für Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 sowie davon abgeleitete Kraftfahrzeuge.

Der unterschiedliche Zeitraum für Fahrzeuge zur Güterbeförderung und Fahrzeug zur Personenbeförderung wurde 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 unfallauslösenden Faktor darstellen. Daher wird die Verpflichtung zur Verwendung von Winterreifen für Busse für den Zeitraum jeweils 1. November bis 15. März festgelegt. Für die Mitnahmeverpflichtung von Schneeketten bleibt aber in jedem Fall der längere 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 in Betrieb genommen werden. Durch diese Regelung soll die Verkehrssicherheit bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen verbessert werden. Liegendebliebene oder hängengebliebene Kraftfahrzeuge stellen unfallauslösende 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. 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.

Zusammengefasst gilt somit folgende **Winterreifenpflicht**:

- Für **Schwerfahrzeuge** über 3,5t (N2, N3, M2, M3) gilt die Winterreifenpflicht während eines bestimmten **Zeitraumes**, unabhängig davon, wie die Fahrbahnverhältnisse tatsächlich sind. Während dieses Zeitraumes müssen Winterreifen **zumindest an den Rädern einer Antriebsachse** angebracht sein. Die bisherigen Ausnahmen für Schwerfahrzeuge sind unverändert geblieben. Diese Ausnahmen betreffen:
  - 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.
  
- Für **Fahrzeuge unter 3,5t** gilt die Winterreifenpflicht nur, wenn im Zeitraum 1. November bis 15. April **winterliche Fahrbahnverhältnisse** herrschen. Bei

winterlichen Fahrbahnverhältnissen darf ein solches Fahrzeug nur in Betrieb genommen werden, wenn **an allen Rädern** Winterreifen angebracht sind.

- Als **Winterreifen** gelten Reifen, die für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen (im Bereich der Fahrzeuge unter 3,5t auch als Schnee-, Matsch- oder Eisreifen) bestimmt sind, mit entsprechender Profiltiefe. Solche Reifen sind mit den Buchstaben „**M+S**“ gekennzeichnet. Auch sog. Ganzjahresreifen oder Allwetterreifen gelten als Winterreifen, sofern sie diese „M+S“ Kennzeichnung aufweisen.
  
- Als **Mindestprofiltiefe** für Winterreifen wurde in der KDV für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg eine Profiltiefe von mindestens 6 mm bei Reifen in Diagonalbauart und mindestens 5 mm bei Reifen in Radialbauart festgelegt (§ 4 Abs. 4 Z 5 KDV).  
Für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg ist derzeit die Profiltiefe für Winterreifen von mindestens 5 mm bei Reifen in Diagonalbauart und mindestens 4 mm bei Reifen in Radialbauart aber lediglich dann vorgeschrieben, wenn diese gemäß einer straßenpolizeilichen Anordnung verwendet werden (§ 4 Abs. 4 Z 4 KDV). Hier muss in der KDV noch ergänzt werden, dass diese Mindestprofiltiefe auch in den Fällen des § 102 Abs. 8a KFG gilt. Eine solche KDV-Änderung ist gerade in Vorbereitung.

Im **Abs. 9** erfolgt die Ausdehnung des Zeitraumes hinsichtlich der **Mitführverpflichtung von Schneeketten** für Schwerfahrzeuge.

Weiters wird im Abs. 9 eine zusätzliche Ausnahme von der Schneekettenmitführflicht geschaffen:

Es gibt Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauweise bestimmungsgemäß nur auf schneefreien Straßen eingesetzt werden können, wie zB kommunale Kehrfahrzeuge oder Kanalräumfahrzeuge, die im Nahbereich zu ihrem Standort tätig sind. Diese Fahrzeuge können bei Schneefahrbahnen nicht eingesetzt werden, da dann die Kanaldeckel nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand lokalisiert und geöffnet werden können. Bei solchen Fahrzeugen ist das Mitführen von Schneeketten nicht gerechtfertigt.

Insgesamt gibt es nunmehr folgende Ausnahmen von der Verpflichtung bei Schwerfahrzeugen Schneeketten mitzuführen:

- für Fahrzeuge, bei denen bauartbedingt eine Montage von Schneeketten nicht möglich ist,
- für Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauweise bestimmungsgemäß nur auf schneefreien Straßen eingesetzt werden,

-- für Fahrzeuge der Klassen M2 und M3, die im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt werden.

#### **14. § 102d Abs. 9 – Aufteilung der Kostenersätze für die Kontrollgerätekarten:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Als seinerzeit im Jahr 2004 die gesetzlichen Grundlagen rund um die Kontrollgerätekarten geschaffen wurden (25. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 175/2004), ist man davon ausgegangen, dass die Aufteilung der eingehobenen Kostenersätze auf die am System Beteiligten nach einem durch Verordnung festzulegenden Schlüssel erfolgen sollte. Es wurde in weiterer Folge aber für einfacher und zweckmäßiger erachtet, die Aufteilung nach einem vereinbarten und nicht durch Verordnung festgesetzten Schlüssel vorzunehmen. Daher enthält die Kontrollgerätekartenverordnung, BGBl. II Nr. 48/2005, auch keinen Aufteilungsschlüssel. Die Bestimmung des § 102d Abs. 9 KFG wird daher den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst.

#### **14a. § 103 Abs. 1 Z 2 lit. e – Pflicht des Zulassungsbesitzers:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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.

#### **15. § 106 Abs. 1 letzter Satz – Zählregel 1:1 im Gelegenheitsverkehr:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. September 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Mit dieser Änderung wird die umstrittene Zählregel von Kindern in Omnibussen geändert. Im gesamten Bereich des Gelegenheitsverkehrs, somit auch im täglichen Gelegenheitsverkehr von und zu einer Schule oder einem Kindergarten, soll die Zählregel 1:1 gelten. Lediglich für Omnibusse im Kraftfahrlinienverkehr soll es bei der Zählregel 3:2 bleiben.

Nach Mitteilung des Familienlastenausgleichsfonds (FLAF) sollte diese Änderung zu keinen Finanzierungsproblemen führen, da im Bereich der Schülerfreifahrten im

Gelegenheitsverkehr bereits mit Wirksamkeit ab 1. September 1998 verfügt wurde, dass die 1:1-Sitzplatzregelung nicht nur bei Beförderung der Schüler in Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, sondern auch in Kraftfahrzeugen der Klassen M2 und M3 (Omnibusse) zu gelten hat, sofern diese mit Sicherheitsgurten bzw. entsprechenden Rückhalteeinrichtungen ausgestattet sind. Somit betrifft die Änderung im Bereich der Schülerfreifahrten im Gelegenheitsverkehr nur mehr jene Beförderungen, welche in Omnibussen durchgeführt werden, die noch nicht mit Sicherheitsgurten bzw. entsprechenden Rückhalteeinrichtungen ausgerüstet sind.

Die Notwendigkeit dieser Änderung ergibt sich weiters auch aus der Richtlinie 2003/20/EG über die Gurtanlegepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen, ABl. L Nr. 115 vom 9. Mai 2003, S 63 ff. .

Gemäß Artikel 6a dieser Richtlinie können die Mitgliedstaaten mit Zustimmung der Kommission über die Ausnahmen der Artikel 5 und 6 hinaus weitere befristete Ausnahmen gestatten, um für den örtlichen Verkehrsbetrieb, insbesondere für Schulbusse, unter Einhaltung der Vorschriften des betreffenden Mitgliedstaats in Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 die Beförderung einer Zahl von Kindern auf Sitzplätzen zu erlauben, die über der Zahl der verfügbaren, mit Sicherheitsgurten ausgestatteten Sitzplätze liegt.

Die vom Mitgliedstaat festgelegte Dauer der Gültigkeit dieser Ausnahmen darf fünf Jahre ab dem 8. April 2003 nicht überschreiten.

Daher ist auch aufgrund der Vorgaben dieser Richtlinie die Änderung der Zählregel im gesamten Gelegenheitsverkehr unabdingbar.

#### **16. § 106 Abs. 5 Z 3 – Kindersicherung in Omnibussen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. September 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Durch die Änderung der Zählregel im § 106 Abs. 1 und Wegfall der Differenzierung im Gelegenheitsverkehr, muss das auch in der Bestimmung über die Kindersicherung berücksichtigt werden. Somit müssen auch im täglichen Gelegenheitsverkehr von und zu einer Schule oder einem Kindergarten die im Omnibus vorhandenen Sicherheitssysteme (Sicherheitsgurte oder Rückhalteeinrichtungen) verwendet werden.

#### **17. § 106 Abs. 6 Z 4 – Entfall der Ausnahmen für Miet- und Gästewagen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. März 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es hat sich die Frage nach der Gemeinschaftsrechtskonformität der österreichischen Ausnahme von der Verwendung von Kinder-Rückhalteeinrichtungen für alle Fahrzeuge zur entgeltlichen Personenbeförderung gestellt.

Die Richtlinie 2003/20/EG erlaubt in Artikel 2 Abs. 1 lit. a sublit. iii den Mitgliedstaaten lediglich eine Ausnahme bei der Beförderung in Taxis vorzusehen. Die anderen Fahrzeuge zur entgeltlichen Personenbeförderung (Mietwagen und Gästewagen) können nicht unter den Taxibegriff subsumiert werden. Artikel 6a der Richtlinie gestattet zwar weitere befristete Ausnahmen, jedoch dürfen diese weitergehenden befristeten Ausnahmen nur bis 8. April 2008 gewährt werden. Im Hinblick auf den Wortlaut und auf die Ausnahmemöglichkeiten der Richtlinie müssen die Ausnahmen für Miet- und Gästewagen daher entfallen.

### **18. § 112 Abs. 3 – Entfall bestimmter Einrichtungen in Schulfahrzeugen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Bisher war es erforderlich, dass bei Schulfahrzeugen zum Ausbilden von Fahrschülern es vom Beifahrersitz aus möglich sein muss, auf die Fahrweise des Fahrschülers hinreichend Einfluss zu nehmen und die Betriebsbremsanlage sowie die Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen und die Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen zu betätigen und die Scheinwerfer abzublenden. Bei Fahrzeugen mit moderner Elektronik erfordert es aufwendige Lösungen, um das Abgeben von akustischen bzw. optischen Warnzeichen und das Abblenden der Scheinwerfer auch vom Beifahrersitz aus zu ermöglichen.

Da es für Fahrzeuge, die für Übungsfahrten eingesetzt werden, keinerlei Vorgaben gibt, erscheint es durchaus gerechtfertigt, diese Erfordernisse (vom Beifahrersitz aus die Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen und die Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen zu betätigen und die Scheinwerfer abzublenden) auch für Fahrschulfahrzeuge aufzugeben.

Es muss aber weiterhin möglich sein, vom Beifahrersitz aus auf die Fahrweise des Fahrschülers hinreichend Einfluss zu nehmen und die Betriebsbremsanlage zu betätigen.

### **19. § 123a Abs. 2 Z 5 – Kontrollgerätekarten für Tiertransportkontrollorgane:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Die für die Durchführung von Tiertransportkontrollen maßgebliche Verordnung (EG) Nr. 1/2005 schreibt unter anderem vor, dass die für diese Kontrollen eingesetzten Personen

auch die Daten von digitalen Kontrollgeräten auslesen können müssen (Artikel 16). Dies deshalb, da bei Fahrzeugen, die mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sind, nur mehr durch die darin gespeicherten Daten für die Kontrollorgane (Tiertransportinspektoren) auch die Dauer eines Transportes erkennbar wird.

Um zu diesen Daten eines digitalen Kontrollgerätes zu gelangen, ist es erforderlich, dass diese Organe über eine Kontrollkarte nach § 123a KFG verfügen. Da dies derzeit in § 123a Abs. 2 KFG jedoch nicht ausdrücklich vorgesehen ist, soll zur Klarstellung eine entsprechende Ergänzung vorgenommen werden.

#### **20. § 132 Abs. 26 – Übergangsbestimmung (siehe zu Z 2 und 3):**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

##### **Bemerkungen:**

Für Fahrzeuge, die für die Entstörung von Richtfunk- und Koaxialkabelanlagen der BOS-Netze (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsfunktionen) bestimmt sind und die bisher ex-lege Blaulicht führen durften, jetzt aber eine Bewilligung gemäß § 20 Abs. 5 lit. j dafür benötigen, soll eine entsprechende Übergangsfrist für das Einholen der erforderlichen Bewilligungen eingeräumt werden.

#### **21. § 134 Abs. 3c – Anhebung des Strafbetrages für Telefonieren während der Fahrt :**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

##### **Bemerkungen:**

Im Abs. 3c wird die Höhe der Organstrafverfügung bei Verstoß gegen das Verbot des Telefonierens während der Fahrt ohne Freisprecheinrichtung von derzeit 25 Euro auf 50 Euro angehoben.

Aufgrund des Rückwirkungsverbotes für Srafbestimmungen kann die höhere Strafdrohung aber erst für Übertretungen wirksam werden, die nach dem 4. Jänner 2008 gesetzt werden.

#### **22. § 135 Abs. 19 - Inkrafttreten:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

##### **Bemerkungen:**

Die einzelnen Inkrafttretenstermine wurden bei den jeweiligen Punkten dargestellt.

**Teil 2:**  
**Gesetzestext**  
**(BGBl. Teil I Nr. 6/2008)**

# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

---

**Jahrgang 2008****Ausgegeben am 4. Jänner 2008****Teil I**

---

**6. Bundesgesetz: 29. KFG-Novelle**  
**(NR: GP XXIII RV 305 AB 330 S. 41. BR: 7804 AB 7821 S. 751.)**

---

### 6. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (29. KFG-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

#### 29. KFG-Novelle

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 57/2007, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 Z 43 lit. b wird die Zahl „25“ durch die Zahl „30“ ersetzt.

2. In § 20 Abs. 1 lit. d entfällt die Wortfolge „bei Fahrzeugen, die für die Entstörung von Richtfunk- und Koaxialkabelanlagen der BOS-Netze (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsfunktionen) bestimmt sind“.

3. In § 20 Abs. 5 wird der Punkt am Ende der lit. i durch einen Beistrich ersetzt und folgende lit. j angefügt:

„j) für die auftragsgemäße dringende Entstörung der Funk- bzw. Kommunikationssysteme sowie Leitzentralen der BOS-Organisationen (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben).“

4. § 27 Abs. 2 lautet:

„(2) An Omnibussen, Lastkraftwagen und Zugmaschinen und an Anhängern außer Wohnanhängern müssen an der rechten Außenseite vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar das Eigengewicht, das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten, bei Lastkraftwagen und Anhängern außerdem die höchste zulässige Nutzlast angeschrieben sein. Bei Anhängern der Klassen O1 und O2 kann für das höchste zulässige Gesamtgewicht auch eine bestimmte Bandbreite angegeben werden.“

5. § 30 Abs. 5 wird angefügt:

„Bei Fahrzeugen, die schon ein Mal in Österreich zugelassen waren, zwischenzeitig in einem anderen EU-Mitgliedsstaat zugelassen wurden und deren Typenschein von den Behörden im anderen EU-Mitgliedsstaat eingezogen oder entwertet wurde und die nunmehr wieder in Österreich zugelassen werden sollen, ist gemäß § 30a Abs. 4a vorzugehen.“

6. Nach § 30a Abs. 4 wird folgender Abs. 4a eingefügt:

„(4a) Der Erzeuger des Fahrzeuges oder dessen gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigter hat weiters auf Antrag die Genehmigungsdaten von Fahrzeugen, die

1. einer genehmigten Type angehören,
2. schon ein Mal in Österreich zugelassen waren, zwischenzeitig in einem anderen EU-Mitgliedsstaat zugelassen wurden und deren Typenschein von den Behörden im anderen EU-Mitgliedsstaat eingezogen oder entwertet wurde und die nunmehr wieder in Österreich zugelassen werden sollen und
3. deren Genehmigungsdaten nicht in der Genehmigungsdatenbank enthalten sind,

in die Genehmigungsdatenbank einzugeben, wenn eine Zulassungsbescheinigung im Sinne der Richtlinie 1999/37/EG, in der Fassung der Richtlinie 2003/127/EG aus einem anderen Mitgliedsstaat vorgelegt wird. Sind die Genehmigungsdaten des Fahrzeuges bereits in der Genehmigungsdatenbank enthalten, hat

der Erzeuger des Fahrzeuges oder dessen gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigter die sich aus der Zulassung im anderen Mitgliedsstaat ergebenden Änderungen im Genehmigungsdatensatz des Fahrzeuges in die Genehmigungsdatenbank einzutragen. Ist der Erzeuger oder dessen gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigter nicht ermächtigt oder vorübergehend nicht in der Lage, Daten in die Genehmigungsdatenbank einzugeben oder wurde die erstmalige Zulassung in Österreich auf Grundlage von Typendaten vorgenommen, sind die entsprechend geänderten Daten vom zuständigen Landeshauptmann einzugeben. Der Aufwand ist dem Landeshauptmann nach Maßgabe des § 131 Abs. 6 zu vergüten. Nach Eingabe der Daten in die Genehmigungsdatenbank ist ein Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank herzustellen und dem Antragsteller zu übergeben.“

7. § 37 Abs. 2 lit. h lautet:

„h) bei den der wiederkehrenden Begutachtung unterliegenden Fahrzeugen das letzte für das Fahrzeug ausgestellte Gutachten gemäß § 57a Abs. 4, sofern bereits eine wiederkehrende Begutachtung fällig geworden ist. Wenn in den Fällen des § 28a Abs. 6 oder des § 28b Abs. 5 das erforderliche positive Gutachten gemäß § 57a durch den Nachweis eines positiven Ergebnisses einer technischen Untersuchung im Sinne der Richtlinie 96/96/EG ersetzt worden ist, so ist dieser Nachweis vorzulegen und anzuerkennen, sofern noch keine weitere wiederkehrende Begutachtung fällig geworden ist. Im Falle einer Miete des Fahrzeuges aus einem anderen EU-Mitgliedstaat ist das in dem jeweiligen Mitgliedstaat zuletzt ausgestellte Prüfgutachten vorzulegen, sofern bereits eine wiederkehrende Begutachtung fällig geworden ist.“

8. § 37 Abs. 2a lautet:

„(2a) Die erstmalige Zulassung in Österreich darf nur vorgenommen werden, wenn ein Genehmigungsdatensatz für das Fahrzeug in der Genehmigungsdatenbank vorhanden ist und keine Zulassungssperre in der Datenbank eingetragen ist. Weitere Zulassungen dürfen nur vorgenommen werden, wenn keine Zulassungssperre in der Genehmigungsdatenbank oder der Zulassungsevidenz eingetragen ist. Eine erstmalige Zulassung in Österreich auf Basis von Typendaten darf nur bei Vorlage eines gültigen Typenscheins oder einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung vorgenommen werden. Ist in der Genehmigungsdatenbank kein Genehmigungsdatensatz und kein Typendatensatz vorhanden, ist das Zulassungsverfahren zu unterbrechen und der Antragsteller hat die Eingabe der Genehmigungsdaten oder der Typendaten in die Genehmigungsdatenbank nach den in den §§ 28a, 28b, 30 oder 30a vorgeschriebenen Verfahren zu veranlassen.“

9. § 40a Abs. 3 lautet:

„(3) Als Zulassungsstelle kommt nur eine Einrichtung von in Österreich zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherern, die hierzu durch Bescheid des Landeshauptmannes ermächtigt worden sind, in Betracht, die im Sprengel der Behörde, im Sprengel der unmittelbar angrenzenden Behörde desselben Bundeslandes oder am Sitz der Behörde einen Standort aufweist. Grenzt an den Sprengel einer Behörde im selben Bundesland nur ein weiterer Sprengel unmittelbar an, so kann die Ermächtigung über Antrag auf den an diesen Sprengel in der weiteren Folge jeweils unmittelbar angrenzenden örtlichen Wirkungsbereich der benachbarten Behörden des selben Bundeslandes ausgedehnt werden.“

10. In § 57a Abs. 3 Z 3 entfallen in der lit. b das Wort „oder“ und die lit. c.

11. § 99 Abs. 5a lautet:

„(5a) Wird Abblendlicht oder Nebellicht, das mit in die Fahrzeugfront integrierten Nebelscheinwerfern ausgestrahlt wird, 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.“

12. § 101 Abs. 2 lautet:

„(2) Bei Langgutfahren, Wirtschaftsfahren (§ 30 der StVO 1960), Großvieh-, Auto-, Boot- und Flugzeugtransporten oder bei der Beförderung von Geräten mit Zugmaschinen, Motorkarren oder Schneeräumfahrzeugen, dürfen die Abmessungen, bei anderen Transporten in Ausnahmefällen, wie bei unteilbaren Gütern, die Abmessungen, das höchste zulässige Gesamtgewicht und die höchsten zulässigen Achslasten durch die Beladung oder das Gerät überschritten werden, wenn die hierfür durch Verordnung (Abs. 6) festgesetzten Grenzen und Voraussetzungen eingehalten werden.“

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 Feuerwehrrfahrzeuge, 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 Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt werden.“

*14. § 102d Abs. 9 lautet:*

„(9) Die Kostenersätze für die Ausstellung der Fahrerkarten und Unternehmenskarten, die von den gemäß Abs. 1 Ermächtigten eingehoben wurden, sind gesammelt alle drei Monate, abzüglich des Anteils, der den gemäß Abs. 1 Ermächtigten vereinbarungsgemäß zufällt, an eine vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie beauftragte Stelle zu überweisen, die daraus nach einem vereinbarten Schlüssel die Anteile des Kartenpersonalisierers und der Bundesrechenzentrum GmbH zu bestreiten und den Restbetrag dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen hat.“

*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.“

*15. In § 106 Abs. 1 lautet der letzte Satz:*

„Bei der Berechnung der Anzahl der Personen, die mit einem Omnibus oder Omnibusanhänger im Kraftfahrlinienverkehr befördert werden, sind drei Kinder unter 14 Jahren als zwei Personen und Kinder unter sechs Jahren nicht zu zählen.“

*16. § 106 Abs. 5 Z 3 lautet:*

„3. das dritte Lebensjahr vollendet haben, in Fahrzeugen der Klassen M2 und M3, die nicht im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt werden, die vorhandenen Sicherheitssysteme (Sicherheitgurten oder Rückhalteeinrichtung) benutzen, wenn sie sich auf ihrem Sitz befinden. Falls eine erwachsene Begleitperson im Omnibus mitfährt, so geht diese Verpflichtung auf diese Person über.“

*17. § 106 Abs. 6 Z 4 lautet:*

„4. bei der Beförderung in Taxi-Fahrzeugen, es sei denn, es handelt sich um Schülertransporte gemäß Abs. 10,“

18. § 112 Abs. 3 lautet:

„(3) Schulfahrzeuge müssen hinsichtlich ihrer Bauart, ihrer Abmessungen, ihrer höchsten zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten und ihrer Ausrüstung den allgemein im Verkehr verwendeten Fahrzeugen der in Betracht kommenden Klasse oder Unterklasse (§ 2 FSG) entsprechen; dies gilt nicht für Fahrzeuge zur Ausbildung von körperbehinderten Fahrschülern. Bei Schulkraftwagen muss es vom Platz neben dem Lenkerplatz aus möglich sein, auf die Fahrweise des Fahrschülers hinreichend Einfluss zu nehmen und die Betriebsbremsanlage zu betätigen. In der Bezeichnung der Fahrschule ist jedenfalls der Familienname des Fahrschulbesitzers anzuführen.“

19. § 123a Abs. 2 Z 5 lautet:

„5. der Landeshauptmann für die Sachverständigen gemäß § 125 und für sonstige Organe der Straßenaufsicht, für Organe, die Tiertransportkontrollen durchführen sowie Organe der Gemeindefürsorge, sofern diese Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten durchführen,“

20. Dem § 132 wird folgender Abs. 26 angefügt:

„(26) Fahrzeuge, die für die Entstörung von Richtfunk- und Koaxialkabelanlagen der BOS-Netze (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsfunktionen) bestimmt sind und an denen aufgrund der bisherigen Bestimmung des § 20 Abs. 1 lit. d Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht angebracht sind, dürfen noch bis 30. Juni 2008 ohne Bewilligung gemäß § 20 Abs. 5 lit. j verwendet werden.“

21. In § 134 Abs. 3c wird der Betrag „25 Euro“ ersetzt durch den Betrag „50 Euro“.

22. Dem § 135 wird folgender Abs. 19 angefügt:

- „(19) Die Änderungen durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 6/2008 treten wie folgt in Kraft:
1. § 20 Abs. 1 lit. d, § 20 Abs. 5 lit. j, § 27 Abs. 2, § 30 Abs. 5, § 30a Abs. 4a, § 37 Abs. 2 lit. h, § 37 Abs. 2a, § 40a Abs. 3, § 57a Abs. 3 Z 3, § 99 Abs. 5a, § 101 Abs. 2, § 102 Abs. 8a und Abs. 9, § 102d Abs. 9, § 103 Abs. 1 Z 2 lit. e, § 112 Abs. 3, § 123a Abs. 2 Z 5 und § 134 Abs. 3c jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 6/2008 mit 1. Jänner 2008;
  2. § 106 Abs. 6 Z 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 6/2008 mit 1. März 2008;
  3. § 106 Abs. 1 und Abs. 5 Z 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 6/2008 mit 1. September 2008;
  4. § 2 Abs. 1 Z 43 lit. b in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 6/2008 mit 1. Jänner 2010.“

**Fischer**

**Gusenbauer**

**Teil 3:**  
**Erlass - Winterreifenpflicht**  
**(GZ. BMVIT-179.702/0005-II/ST4/2007)**



**BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)**

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



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

*Straße und Luft*

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

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

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 Feuerwehrrfahrzeuge, 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

[info@bmvit.gv.at](mailto:info@bmvit.gv.at)

[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

Dynamik mit Verantwortung

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 Kraftfahrlinienverkehr 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 unfallauslösenden 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 hängengebliebene Kraftfahrzeuge stellen unfallauslösende 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.

**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 zB 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 zB 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 unfallauslösende 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 (zB an geeigneter Stelle zu warten 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