



ÖAMTC-Rechtsdienste

Fachinformation

Autor(en)	Jahrgang	Nummer	Datum
Eppel/Pronebner	2014	1	31.10.2014

Fragenkatalog zum Thema Reifendruckkontrollsysteme (RDKS)

1. Warum reden plötzlich jetzt alle von Reifendruckkontrollsystemen (RDKS)?

Reifendruckkontrollsysteme (RDKS oder TPMS für *Tire Pressure Monitoring System*) sind nicht neu. Solche Systeme werden bereits seit vielen Jahren optional oder serienmäßig in Fahrzeuge eingebaut.

Seit 1. November 2014 darf in der EU kein Neuwagen mehr ohne RDKS verkauft bzw. erstmalig zugelassen werden. Die für die RDKS relevanten Bestimmungen finden sich in der sog. „Allgemeine Sicherheitsverordnung“¹:

Gemäß Artikel 13 Abs. 5 iVm Art 9 der Verordnung (VO) müssen ab dem 1. November 2014 die Mitgliedstaaten die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Fahrzeugen untersagen, die den Bestimmungen der genannten Verordnung für die Sicherheit von Fahrzeugen nicht entsprechen, somit keine RDKS eingebaut haben. Die VO schreibt jedoch nicht das genaue System vor (vgl Frage 10). Voraussetzung ist jedoch, dass das System den Vorgaben der ECE-R 64² entspricht.

2. „Wozu das Ganze?“

Warum gibt es eigentlich RDKS und was bringt ein RDKS dem Konsumenten?

Zu niedriger Luftdruck in einem oder mehreren Reifen ist ein weit verbreitetes Sicherheitsrisiko. Außerdem führt zu niedriger Luftdruck in den Reifen zu unnötig erhöhtem Kraftstoffverbrauch und größerem Reifenverschleiß.

Würden Autofahrer regelmäßig den Luftdruck in den Reifen kontrollieren, würde dies nicht nur die Unfallgefahr verringern, sondern könnte auch helfen, Geld zu sparen. Trotz oftmaliger Bewusstseinsbildungskampagnen seitens Konsumentenschützer blieb die Anzahl der Fahrzeuge mit zu geringem Reifendruck unverändert hoch. Aufgrund dieses Sicherheitsaspekts hat sich die EU entschlossen, per Verordnung die Fahrzeughersteller zu verpflichten, in die Fahrzeuge RDKS einzubauen.

3. Welche Fahrzeuge sind betroffen?

Die VO betrifft Fahrzeuge der Klassen M1 (Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen bis 3,5t), die nach dem 01.11.2012 in der EU neu typisiert bzw. oder nach dem 01.11.2014 in der EU neu verkauft und zuge-

¹ Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit, sog. „Allgemeine Sicherheitsverordnung“), EU-ABI L 200/1 v 31.7.2009.

² Regelung Nr. 64 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Ausstattung mit einem Komplettnotrad, Notlaufreifen und/oder einem Notlaufsystem und/oder einem Reifendrucküberwachungssystem

lassen werden. Für Fahrzeuge der Klasse N1 (Nutzfahrzeuge bis 3,5t) ist ein RDKS keine Zulassungsvoraussetzung. Wenn jedoch in ein Fahrzeug der Klasse N1 freiwillig ein RDKS eingebaut ist, muss dieses den Vorschriften der ECE-R 64 entsprechen.

4. Was ist mit Wohnmobilen?

Für die meisten Wohn- oder Reisemobile gibt es eine Ausnahmeregelung³. Da die meisten Reisemobile nach einem zweistufigen Verfahren typengenehmigt sind, wird das Basisfahrzeug herangezogen. Dieses Basisfahrzeug ist meist eines der Klassen N1 oder N2 und damit von der RDKS-Pflicht befreit. Lediglich in den seltenen Fällen, dass Reisemobile auf einem M1-Basisfahrzeug typengenehmigt wurde oder bei einem Reisemobil mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von weniger als 2,5t, besteht eine RDKS-Pflicht. Bei Unsicherheiten fragen Sie bitte beim Verkäufer oder Hersteller konkret bezüglich der Vorschriften für Ihr Fahrzeug nach.

5. Müssen „alte“ Fahrzeuge nachgerüstet werden?

Nein, eine nachträgliche Montage ist nicht notwendig, kann jedoch (so technisch möglich) freiwillig erfolgen, sofern die Nachrüstanlage eine Betriebserlaubnis oder Typengenehmigung hat.

6. Worin besteht der Unterschied, ob das RDKS freiwillig oder verpflichtend im Fahrzeug eingebaut ist?

Verpflichtend eingebaute Systeme dürfen nicht deaktivierbar sein, freiwillig eingebaute schon.

7. Gibt es Ausnahmen von der RDKS-Pflicht?

Die Hersteller oder die Bevollmächtigten der Hersteller können nach einem Erlass des BMVIT⁴ einen begründeten Antrag auf Ausnahmegenehmigung stellen.

8. Wie erkennt der Autofahrer, ob sein Fahrzeug ein Reifendruckkontrollsystem eingebaut haben muss?

Fahrzeuge, die nach dem 01.11.2014 erstmalig im Bereich der EU zugelassen wurden (siehe Feld „B Erstmalige Zulassung“ im Zulassungsschein) müssen ein RDKS eingebaut haben.

Ebenso müssen Fahrzeuge, die nach dem 01.11.2012 neu typisiert wurden, über ein RDKS verfügen. Das Datum der Neu-Typisierung ist aber aus den Eintragungen im Zulassungsschein nicht erkennbar. Das Feld „A6 Genehmigungsdatum“ im Zulassungsschein ist nicht das Datum der Neutypisierung.

9. Wie erkennt der Autofahrer, ob ein RDKS in sein Fahrzeug eingebaut ist?

Ist ein RDKS verpflichtend eingebaut, so muss beim Einschalten der Zündung eine RDKS-Kontrollleuchte (siehe nächster Punkt) kurz zu Kontrollzwecken am Armaturenbrett oder im Bordcomputer aufleuchten (wie bei anderen Warnlampen auch).

³ Anhang XI, Nr 46E, Ausnahmeregelung G in der ergänzenden VO Nr 214/2014 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, EU-Abl L 69/3 v 8.3.2014.

⁴ GZ. BMVIT-179.415/0007-IV/ST4/2014 v 3.9.2014, <http://versa.bmvit.gv.at/index.php?id=41>

Bei freiwillig eingebauten Systemen kann es bei einzelnen Modellen vorkommen, dass es keine Kontrollleuchte, sondern nur eine Warnung bei zu geringem Reifenluftdruck, gibt.

10. Wie funktioniert das System - einfach gesagt?

Das RDKS warnt den Fahrer, wenn in einem Reifen seines Fahrzeuges ein Druckverlust auftritt. Dies ist typischerweise dann der Fall, wenn ein Reifen- oder Ventilschaden auftritt, wobei der Luftverlust langsam und allmählich, aber auch sehr schnell verlaufen kann. Ein Druckverlust in einem Reifen von 20 % (ausgehend vom vorgeschriebenen oder ursprünglich eingestellten Luftdruck) muss innerhalb von 10 Minuten angezeigt werden.

Außerdem muss das System den Fahrer warnen, sobald alle vier Räder über eine kumulierte Fahrzeit von 60 Minuten 20 % des Luftdrucks verloren haben (ebenso ausgehend vom vorgeschriebenen oder ursprünglich eingestellten Luftdruck). Das kann dann der Fall sein, wenn durch Diffusion der Luft aus den Reifen der Druck über einen längeren Zeitraum langsam absinkt.

Die Warnung erfolgt üblicherweise durch eine gelbe Warnleuchte im Armaturenbrett bzw Bordcomputer, die die stilisierte Form eines Reifenquerschnitts mit einem Rufzeichen darin hat. Die Warnung kann eventuell auch durch die stilisierte Anzeige des Reifens mit zu geringem Luftdruck in einem Fahrzeugumriss erfolgen:



11. Welche Arten der Systeme gibt es?

Direkte Messung: Dabei wird der Luftdruck im Reifen von Sensoren gemessen und drahtlos in das Fahrzeugsystem übertragen. Solche Reifen haben spezielle Ventile, die an der Innenseite der Felgen einen Luftdrucksensor samt Funk-Übertragungseinheit und Batterie eingebaut haben. Es gibt auch Luftdrucksensoren, die an der Innenseite der Lauffläche angebracht sind. So kann der aktuelle Luftdruck aller Räder im Bordcomputer angezeigt werden. Das System der direkten Messung ist komplexer und daher teurer.

Indirekte Messung: Dieses System kommt ohne zusätzliche Sensoren in den Reifen aus. Dabei wird eine Luftdruckdifferenz zwischen den einzelnen Reifen mit Hilfe der bereits im Fahrzeug eingebauten Sensorik erkannt. Diese Systeme nutzen zwei physikalische Effekte, um Druckverlust festzustellen:
Erstens wird der Abrollumfang eines Reifens geringer, wenn der Luftdruck im Reifen sinkt. Darum dreht sich bei gerader Fahrt ein Rad mit geringerem Innendruck schneller als die anderen drei Räder. Die ABS-Sensoren können diese Differenz erkennen und ein Warnsignal auslösen - allerdings wird normalerweise nicht angezeigt, welches Rad betroffen ist.
Der zweite physikalische Effekt ist wesentlich komplizierter, ist aber notwendig, um einen Druckverlust in allen vier Reifen gleichzeitig zu erkennen: Die Rad-/Reifen-Kombination weist ein charakteristisches, vom Reifennendruck abhängiges Schwingungsmuster auf. Ändert sich der Innendruck, dann ändern sich auch die Frequenzen dieser Schwingungen. Durch Analyse dieser Schwingungsänderungen kann auf einen Druckverlust geschlossen werden, auch ein Druckverlust in allen vier Reifen kann erkannt werden.

12. Wie erkennt der Autofahrer, welches RDKS in sein Fahrzeug eingebaut ist?

Wenn Reifendruckwerte im Bordcomputer angezeigt werden, dann handelt es sich um ein direkt messendes System. Bei indirekt messenden Systemen muss es eine vom Fahrzeugnutzer selbst bedienbare Funktion (z.B. im Menu des Bordcomputers) zur Initialisierung des Systems bei Räderwechsel oder Änderung des Reifenluftdrucks geben.

13. Für welches System soll sich der Autokäufer entscheiden?

Die Entscheidung, welches System in einem Fahrzeugmodell verbaut wird, liegt beim Fahrzeughersteller. Der Konsument soll jedoch künftig beim Autokauf darauf achten, welches der beiden Reifendruckkontrollsysteme eingebaut ist. Folgendes könnte die Wahl mitentscheiden:

Direkt messende Systeme (mit Drucksensoren in den Reifen) sind teurer, ihr Betrieb ist eventuell mit höheren Servicekosten verbunden. Für den Satz Winterreifen und beim Ersatz der Sommerreifen werden zusätzliche bzw. neue Sensoren benötigt. Diese Systeme warnen und informieren aber genauer; so zeigen die meisten von ihnen den aktuellen Luftdruck jedes einzelnen Reifens an.

Indirekt messende Systeme verursachen keine zukünftigen Mehrkosten. Ihr Betrieb ist simpel, sie sind allerdings ungenauer als direkt messende Systeme. Bei jeder Veränderung des Reifendrucks (z.B. bei voller Beladung) und bei jedem Radwechsel ist das System neu zu initialisieren. Dies kann durch den Benutzer vorgenommen werden, Fehlbedienungen sind dabei nicht ausgeschlossen.

Der ÖAMTC hat gemeinsam mit seinen Partnerclubs erreicht, dass der EU-Gesetzgeber beide Systeme zugelassen hat, so dass der Sicherheits- und Kostenvorteil, den RDKS bieten, auch für den Konsumenten kostengünstig mit einem indirekt messenden System erreicht werden kann.

14. Was macht man, wenn das RDKS anzeigt, dass etwas nicht stimmt?

Egal welches System eingebaut ist, im Falle einer Warnung muss umgehend manuell der Druck in allen Reifen kontrolliert werden.

15. Welche Konsequenzen hat es für den Autofahrer, wenn das RDKS nicht funktioniert?

Verwaltungsstrafen sind keine vorgesehen.

Spezielle Rechtsfragen, insbesondere zu haftungsrechtlichen Konsequenzen, werden allenfalls im Laufe der Zeit durch die Rechtsprechung geklärt werden.

Bei der sog. „§ 57a-Pickerlüberprüfung“ wird ein Nichtfunktionieren des RDKS vorerst als leichter Mangel eingestuft⁵, das heißt: man bekommt auch bei defektem RDKS das „Pickerl“ und darf das Fahrzeug weiterhin verwenden. Voraussichtlich ab 2018⁶ wird das Nichtfunktionieren des RDKS als schwerer Mangel eingestuft.

⁵ Schriftliche Auskunft an den ÖAMTC GZ. BMVIT-179.303/0006-IV/ST4/2014; soweit abschätzbar, gilt dies vorerst für freiwillig und für verpflichtend eingebaute Systeme.

⁶ Umsetzung bis Mai 2017 und Anwendung ab Mai 2018 der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern; EU-ABl. L 127 v 29.4.2014.

Ohne rechtliche Konsequenzen aber unangenehm für den Autofahrer ist jedoch die Tatsache, dass bei defekten RDKS oder wenn z.B. auf die Reifendrucksensoren beim Winterreifensatz verzichtet wird, regelmäßig beim Einschalten der Zündung eine Warnung im Bordcomputer erscheint bzw ertönt, dass das RDKS defekt ist.

16. Was bedeutet die RDKS-Pflicht für das „Pickerl“?

Laut Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) werden fehlende oder defekte Drucksensoren, die im Rahmen der §57a-Überprüfung entdeckt werden, als "leichter Mangel" gewertet⁷. Man bekommt also trotzdem das "Pickerl", wird aber darauf hingewiesen, dass der Mangel behoben werden muss. Aus Sicht des Ministeriums ist bei Ausfall bzw. teilweise oder gänzlichem Fehlen der Drucksensoren eine Weiterfahrt zulässig. Das Reserverad muss übrigens nicht mit einem RDKS-Sensor ausgestattet sein.

Diese Regelung gilt allerdings bis längstens Mai 2018: Bis Mai 2017 muss die Richtlinie der EU zur technischen Überwachung von Kfz⁸ umgesetzt und ab Mai 2018 angewendet werden, nach der ein offensichtlich nicht funktionstüchtiges Reifendruck-Kontrollsystem (z.B. wegen fehlender RDKS-Sensoren) bei der technischen Überprüfung als "erheblicher Mangel" eingestuft wird. Das "Pickerl" kann dann also nicht mehr vergeben werden. Dies gilt aber auch dann nur für jene Fahrzeuge, die mit einem RDKS (freiwillig oder verpflichtend) ausgerüstet sind und bedeutet auch in den nächsten Jahren keinerlei Nachrüstspflicht für den Konsumenten.

17. Was bedeutet die RDKS-Pflicht, wenn der Autofahrer ein vollwertiges Reserverad für das Fahrzeug verwendet?

Dies kommt in der Praxis nur mehr sehr selten vor.

Verfügt das Fahrzeug über ein indirekt messendes System, muss der Autofahrer bei Verwendung des vollwertigen Reserverads das System neu initialisieren.

Beim direkt messenden System muss laut Auskunft des BMVIT⁹ das Reserverad nicht mit einem Reifendrucksensor ausgestattet sein.

18. Und was, wenn das Fahrzeug ein Notrad als Reserverad hat?

Verfügt das Fahrzeug über ein indirekt messendes System, ist bei Verwendung des Notrades eine Initialisierung des Systems notwendig. Dies hat der Fahrzeugnutzer selbst durchzuführen.

Verfügt das Fahrzeug über ein direkt messendes System, so muss laut Auskunft des BMVIT¹⁰ das Reserverad (und daher auch das Notrad) nicht mit einem Reifendrucksensor ausgestattet sein.

19. Worauf muss der Konsument bei Kauf eines neuen oder gebrauchten Autos achten?

⁷ Mängelkatalog für alle Fahrzeugklassen zur wiederkehrenden Begutachtung gem. § 57a KFG 1967 (i.d.F. der 29. Novelle), der Durchführungsverordnung zum Kraftfahrgesetz (i.d.F. der 54. Novelle) und der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV i.d.F. der 3. Novelle); soweit abschätzbar, gilt dies vorerst für freiwillig und für verpflichtend eingebaute Systeme.

⁸ Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern; EU-ABl. L 127 v 29.4.2014.

⁹ Schriftliche Auskunft an den ÖAMTC GZ. BMVIT-179.303/0006-IV/ST4/2014.

¹⁰ Schriftliche Auskunft an den ÖAMTC GZ. BMVIT-179.303/0006-IV/ST4/2014.

Unabhängig davon, ob ein neues oder ein gebrauchtes Fahrzeug angeschafft wird, sollte man bei einem Fahrzeugkauf darauf achten, ob und wenn ja welche Art von Reifendruckkontrollsystem eingebaut ist.

Verfügt das gebrauchte gekaufte Fahrzeug über kein RDKS, ist weiter nichts zu tun.

Ist das Fahrzeug mit einem RDKS ausgestattet und verfügt es über ein indirekt messendes System, ist zu beachten, dass beim Räderwechsel oder bei Reifendruckveränderung (z.B. höherer Druck wegen Volllast) das System neu initialisiert werden muss. Das geschieht oftmals im Menü des Bordcomputers (z.B. durch längeres Drücken einer Taste) und kann ohne Probleme vom Fahrzeugnutzer selbst durchgeführt werden.

Verfügt das Fahrzeug über ein direkt messendes System, dann benötigen alle Räder jeweils im Rad eingebaute Reifendrucksensoren. Diese müssen beim Kauf neuer Reifen (z.B. der Winterreifen) vor Montage des Reifens auf der Felge entweder mittels eigens dafür konstruierter Reifenventile auf der Innenseite der Felge oder auf der Innenseite der Reifenlauffläche angebracht werden. Dies kann nur – wie im Normalfall die Montage von Reifen auf Felgen – durch speziell geschultes Personal im Reifen- oder Fahrzeughandel erfolgen. Ein montierter Reifendrucksensor ist nach fertiger Montage des Reifens auf der Felge von außen normalerweise nicht mehr erkennbar.

20. Welche Reifen brauche ich?

Beide Systeme haben keinen Einfluss auf die Reifenwahl, da der Sensor für das direkt messende System an der Felge angebracht ist. Bei Standardreifen sollte auch die Montage von Sensoren auf der Innenseite der Lauffläche möglich sein. Entsprechende Erfahrungswerte liegen uns aber noch nicht vor.

21. Braucht man spezielle Felgen?

Verfügt mein Fahrzeug über ein indirekt messendes System, hat dies keinen Einfluss auf die Felgenwahl.

Im Falle eines direkt messenden Systems haben die Felgen- und Sensorhersteller geraume Entwicklungszeit gehabt, um eventuelle geometrisch bedingte Anpassungsschwierigkeiten aus der Welt zu schaffen. Es ist nicht zu erwarten, dass es gehobene Anforderungen an die Felgenbeschaffenheit geben wird.

22. Kann ich meine alten Räder weiter verwenden?

Verfügt das Fahrzeug über ein indirekt messendes System, dann können die alten Räder weiter verwendet werden, sofern die Felgen- und Reifendimension der alten Räder auch auf das neue Fahrzeug passen.

Das Fahrzeug verfügt aber über ein direkt messendes System? Sollte die Felgen- und Reifendimension der alten Räder auch auf das neue Fahrzeug passen, dann können theoretisch die alten Räder nach Montage von Reifendrucksensoren weiter verwendet werden. Hier wäre aber abzuklären, ob es eventuell bei der Felge geometrische Einschränkungen bei der Montage der Reifendrucksensoren gibt.

Die alten Reifen müssen dafür von der Felge abmontiert und nach der Montage der Sensoren wieder auf die Felge aufmontiert werden. Zusätzlich müssen die Räder neu gewuchtet werden. Daher stellt sich die Frage, ob sich das gesamte Procedere wirtschaftlich lohnt oder eventuell eine Neuanschaffung zumindest der Reifen zu überlegen ist.

23. Werden Autos/Reifen/Felgen/Reifenwechsel jetzt teurer?

Ist das Fahrzeug mit einem indirekt messenden System ausgestattet, dann hat dies keinen finanziellen Einfluss auf Felgen, Reifen und Reifenwechsel. Wenn überhaupt, dann ist nur ein geringer Mehrpreis bei Fahrzeugen zu erwarten (Anteil an Softwareentwicklung).

Auch das direkt messende System hat keinen finanziellen Einfluss auf Felgen und Reifen. Es fallen jedoch Mehrkosten für die Reifendrucksensoren an, dabei gibt es derzeit einen gewaltigen Spielraum zwischen 20 Euro und deutlich über 100 Euro pro Stück. Dazu kommen Mehrkosten durch den Aufwand der Montage der Sensoren und Mehrkosten durch digitale Anpassung zwischen Sensor und Fahrzeug.

Diese Mehrkosten treten bei Neuanschaffung von Reifen auf, die Lebensdauer der Sensoren (bzw. der darin fix eingebauten Batterien) beträgt 5 bis 7 Jahre, ist also auf die Lebensdauer der Reifen abgestimmt.

Vielfahrer können Sensoren eventuell für zwei Satz Reifen verwenden. Es ist uns derzeit noch nicht bekannt, ob und wie der Batteriezustand gebrauchter Sensoren kontrollierbar ist.

24. Kann ich künftig noch selber Sommer- bzw. Winterreifen bzw -räder umstecken?

indirekt messendes System: Es ist lediglich eine selbst durchzuführende Initialisierung des RDKS notwendig (siehe Betriebsanleitung).

direkt messendes System: Sind beide Radsätze bereits mit Reifendrucksensoren ausgestattet, dann „kennt“ das Fahrzeug bereits alle verwendeten Sensoren und das selbst Umstecken ist wie zuvor möglich. Allerdings sind die Radpositionen der Sensoren gespeichert. Beim Wechsel der Radposition (also z.B. von vorne nach hinten) werden dann im Bordcomputer die Reifendruckwerte an der falschen Position angezeigt. Dies hat auf die Warnfunktion bei zu wenig Luftdruck zwar keinen Einfluss, ist aber natürlich verwirrend. Eine Umprogrammierung muss wieder vom Fachhandel (Reifen oder Auto) erfolgen.

Das Fahrzeugsystem kann auch Fehlermeldungen abgeben, wenn abmontierte Reifen mit bekannten Sensoren im Fahrzeug transportiert werden. Dann bekommt es per Funk acht Werte statt der zu erwartenden vier. Wie sich das System nach dem Ausladen der transportierten Reifen verhält, ist uns derzeit noch nicht bekannt.

25. Kann ich mein Auto jetzt noch weiterverkaufen?

Da eine Nachrüstung bei gebrauchten Fahrzeugen nicht notwendig ist, hat diese Frage im Zusammenhang mit Reifendruckkontrollsystemen keine Bedeutung.

26. Muss ich etwas bei Fahrten ins Ausland beachten?

Die Vorschrift gilt europaweit einheitlich. Daher kann es beim Grenzübertritt keine rechtlichen Folgen geben. Muss das Fahrzeug nach den Vorgaben für Österreich nicht mit einem RDKS ausgestattet sein, benötigt man auch auf Fahrten im Ausland (EU und Drittländer) kein RDKS.

27. Was gilt beim Eigenimport?

Wenn das Fahrzeug noch nie im Bereich der EU zugelassen war (zB Import aus den USA) könnte es die Verpflichtung zur Nachrüstung geben. Der ÖAMTC klärt dies gerade beim BMVIT, auch, ob es Regelungen für Übersiedlungsgut etc. gibt.

*Dipl.-Ing. Friedrich Eppel, Ing. Thomas Stix
Mag. Verena Pronebner, Mag. Martin Hoffer
ÖAMTC-KMK
Technik, Test, Sicherheit & Rechtsdienste*