



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
IV/ST1 (Kraftfahrwesen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
wien.arbeiterkammer.at
DVR 0063673
ERREICHBAR MIT DER LINIE D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT 170.143/0001- IV/ST1/2016	UV-GSt/Ma	Richard Ruziczka	DW 2423 DW 2105	25.11.2016

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren festgelegt werden (Automatisiertes Fahren Verordnung - AutomatFahrV)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme, hält aber gleichzeitig fest, dass die in letzter Zeit wiederholt vom do Ministerium eingeräumten kurzen Stellungnahmefristen (hier konkret von zwei Wochen) nicht akzeptiert werden können. Im Rundschreiben des Verfassungsdienstes (GZ BKA-600.614/0002-V/2/2008) wird auf die Notwendigkeit der Festsetzung angemessener Fristen für die Begutachtung hingewiesen. Begutachtungsfristen sind so zu bemessen, dass den zur Begutachtung eingeladenen Stellen eine Frist von wenigstens sechs Wochen zur Verfügung steht. Die abgegebenen Einschätzungen sind daher unter dem Vorbehalt einer eingehenderen Analyse zu verstehen.

Mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf sollen die allgemeinen Anforderungen für das Testen von im Fahrzeug vorhandenen „Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen“ festgelegt und die ersten drei Anwendungsfälle („autonomerselbstfahrender Kleinbus“, „Autobahnpiilot mit automatischem Spurwechsel“ und „selbstfahrendes Heeresfahrzeug“) geregelt werden.

Die BAK hat in ihrer Stellungnahme zur 33. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz (KFG) vom 22.5.2016 die Festlegung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Ausstattung von Fahrzeugen mit Assistenzsystemen sowie für die Initiativen zur Entwicklung von automatisierten Fahrsystemen positiv beurteilt. In diesem Sinne werden auch die Zielsetzungen des vorliegenden Verordnungsentwurfes beurteilt. Allerdings scheint es aus Sicht der BAK erforderlich, die in dieser Verordnung getroffenen Durchführungsbestimmungen in einigen Punkten zu überarbeiten. Grundsätzlich sollte zB überprüft werden, ob der vorliegende Entwurf der Verordnungsermächtigung von § 102 Abs 3b Z 5 KFG entspricht, wonach der

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) festzulegen hat, „welchen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen bestimmte Fahraufgaben übertragen werden können“. Gerade hinsichtlich der Anforderungen an die unterschiedlichen Systeme fehlen im Verordnungsentwurf derzeit jedoch Gestaltungs- und Überprüfungsmöglichkeiten des BMVIT. Aus Sicht der BAK sollte das BMVIT in der Lage sein, Anforderungen an die Systeme zu stellen die durch die Hersteller zu erfüllen sind, Auflagen für das Testverfahren auf öffentlichen Straßen festzulegen, Überprüfungen der Testbedingungen durchzuführen oder auch Bewilligungen entziehen zu können.

Zu einzelnen Bestimmungen des oa Verordnungsentwurfes nimmt die BAK wie folgt Stellung:

Zu § 1 Abs 3:

Gemäß Z 1 dürfen Fahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur getestet werden, wenn während der Testfahrten ein Versicherungsschutz durch einen Haftpflichtversicherer gewährleistet ist.

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Regelung in § 3 („Fahrten mit Fahrzeugen, die nicht zum Verkehr zugelassen sind“ – diese dürfen mit Probefahrtenkennzeichen verwendet werden) stellt sich die Frage nach der Notwendigkeit dieser Bestimmung: Sind die Fahrzeuge zugelassen, dann sind sie automatisch zu den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestdeckungssummen haftpflichtversichert; sind sie nicht zugelassen, dann müssen auch diese Fahrzeuge im Rahmen der Probefahrten haftpflichtversichert sein. Die Vorschrift ergäbe mehr Sinn, wenn für Testfahrten Haftpflichtversicherungen mit erhöhten Deckungssummen vorgeschrieben werden.

Laut Z 2 müssen die Hersteller vor der Durchführung von Testfahrten bestimmte Daten und Unterlagen übermitteln, wie zB Angaben zum geplanten Anwendungsfall, Name der testenden Einrichtung, Angaben zum Lenker, Kennzeichen des für Testfahrten zu verwendenden Fahrzeuges, Beginn und Ende des geplanten Testzeitraumes, geplante Teststrecke uam.

Nach Ansicht der BAK sollen die in der Verordnung angesprochenen Systeme einerseits zur deutlichen Hebung der Verkehrssicherheit beitragen, andererseits sollen die gewonnenen Daten und Erfahrungen als Entscheidungshilfen für die Erlassung weiterer Regelungen verwendet werden. Die BAK hält es daher für notwendig, die hier in Z 2 aufgezählten Punkte in folgender Weise zu präzisieren bzw zu ergänzen:

- Die in lit a vorgesehenen „Angaben zum geplanten Anwendungsfall“ sind dahingehend zu präzisieren, dass sie jedenfalls auch Beschreibungen der Wirkweise des Systems und seine Verlässlichkeit zu enthalten haben, aus denen auch ersichtlich ist, ab wann der Lenker die Fahraufgaben wieder übernehmen soll.
- Weiters sollten in einem zusätzlichen Punkt analog der Arbeitsmittelverordnung zum ArbeitnehmerInnenschutzgesetz auch schriftliche Betriebsanweisungen angeführt werden, die während der Testfahrten unter Berücksichtigung der betrieblichen Gegebenheiten den TestlenkerInnen gegeben werden.

- Nach lit a sollte in einem weiteren Punkt vorgeschrieben werden, dass der Hersteller Angaben darüber zu machen hat, in wie weit das zur Testung vorgesehene System eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erwarten lässt.
- Lit d „Angaben zum Lenker des für Testfahrten zu verwendenden Fahrzeuges“ sollte um einen Nachweis darüber ergänzt werden, dass der Lenker über Kenntnisse des zu testenden Systems und die Fähigkeiten verfügt, um das Testfahrzeug im Betrieb zu überwachen.

Zu § 1 Abs 5:

Laut zweitem Satz stellt das BMVIT eine Bescheinigung aus, die zu Testfahrten auf Straßen mit öffentlichem Verkehr berechtigt, „wenn entsprechende Nachweise vorgelegt werden“. Mit dieser Formulierung steht offensichtlich jedem Hersteller, der die in Abs 3 genannten Daten und Unterlagen übermittelt, das Recht auf eine Bescheinigung des BMVIT zu. Wie eingangs erwähnt, hätte damit das BMVIT weder Gestaltungs- noch Überprüfungsmöglichkeiten der Angaben des Herstellers.

Nach Auffassung der BAK sollte das BMVIT jedoch sehr wohl in der Lage sein, Anforderungen an die Systeme festzusetzen die durch die Hersteller zu erfüllen sind, Auflagen für das Testverfahren auf öffentlichen Straßen festzulegen, Überprüfungen der Testbedingungen durchzuführen oder auch Bescheinigungen entziehen zu können. Die BAK spricht sich deshalb dafür aus, hier statt des im Entwurf angedachten Anzeigeverfahrens ein Antragsverfahren vorzusehen, bei dem es dem BMVIT auch möglich ist, bei Bedenken Änderungen, Ergänzungen oder auch Untersagungen der Tests zu bestimmen.

Zu § 1 Abs 6:

In diesem Absatz wird im ersten Satz festgelegt, dass Testfahrten in dem vom Antragsteller beantragten Zeitraum durchgeführt werden dürfen.

Aus Sicht der BAK ist diese Bestimmung überflüssig, weil die Daten des Zeitraumes gemäß Abs 3 Z 2 lit h ohnedies bekannt gegeben werden müssen. Sie sollten dann – bei Änderung von Abs 5 in obigem Sinn – jedenfalls in der Bescheinigung bzw Bewilligung des BMVIT aufgenommen werden.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit erscheint der BAK jedoch wichtiger, hier eine Regelung aufzunehmen, die eine Kennzeichnung der Fahrzeuge im Testbetrieb vorsieht. Damit ist auch für andere VerkehrsteilnehmerInnen ersichtlich, dass das Fahrzeug im Einklang mit den Verkehrsvorschriften eingesetzt ist, obwohl die LenkerInnen von bestimmten Verpflichtungen gemäß § 102 Abs 3b KFG ausgenommen sind und sich dementsprechend auch anders verhalten (also beispielsweise das Lenkrad nicht mit einer Hand festhalten).

Zu § 1 Abs 10 (neu):

Ähnlich wie ein Gesetzesentwurf zum autonomen Fahren in Kalifornien eine Herstellerhaftung berücksichtigt, sollte nach Auffassung der BAK in diesem zusätzlichen Absatz vorgesehen werden, dass der Hersteller für den sicheren Betrieb während der Testfahrten verantwortlich ist – einschließlich der Einhaltung der Verkehrsvorschriften, wenn das Testfahrzeug im autonomen Modus innerhalb seines Anwendungsbereiches bestimmungs- und ordnungsgemäß eingesetzt wird.

Zu § 2:

Hier sind die Vorschriften über die Pflichten und Verantwortlichkeiten der LenkerInnen enthalten.

Die BAK verweist auf ihre Stellungnahme zur 33. KFG-Novelle vom 22.5.2016, in der angeregt wurde, dass Haftungsfragen grundsätzlich neu überdacht werden müssen und die LenkerInnenverantwortung hin zur HerstellerInnenverantwortung verschoben werden sollte, wenn derartige Assistenzsysteme bestimmungs- bzw ordnungsgemäß eingesetzt werden.

Gemäß § 2 Abs 1 des Entwurfes sollen LenkerInnen die vorgesehenen Systeme nur verwenden, wenn sie den für sie vorgesehenen Platz in bestimmungsgemäßer Weise einnehmen. Diese Bestimmung ist einerseits bereits in § 102 Abs 2 KFG festgesetzt, andererseits sind gerade aufgrund des vorliegenden Verordnungsentwurfes diesbezügliche Ausnahmen formuliert. Es ist daher unklar, was unter „Platz in bestimmungsgemäßer Weise“ zu verstehen ist. Die BAK regt hier eine Präzisierung an.

Zu § 5 Abs 6:

Hier wird der Anwendungsfall „autonomer-selbstfahrender Kleinbus im urbanen Bereich“ geregelt. Nach dem Entwurfstext muss „der Lenker den Notstop unverzüglich betätigen“, wenn es „zu einer kritischen Situation“ kommt.

Nach Ansicht der BAK ist der Begriff „Notstop“ nicht definiert und auch schwer erklärbar, was unter „unverzüglich betätigen“ und „kritische Situation“ zu verstehen ist. Auch in den weiteren zwei Anwendungsfällen des Verordnungsentwurfes („AutobahnpiLOT mit automatischem Spurwechsel“ gemäß § 6 Abs 6 und „selbstfahrendes Heeresfahrzeug“ gemäß § 7 Abs 6) werden ähnliche, aber nicht gleichlautende Verpflichtungen der LenkerInnen formuliert, die grundsätzlich dasselbe Ziel verfolgen – nämlich dass bei einem Versagen der Technik die/der LenkerIn ihre/seine Fahraufgaben wieder übernehmen soll. Die BAK regt deshalb an, in allen drei Anwendungsfällen gleichlautende, klare Formulierungen zu wählen, weil es hier um wichtige Fragen der LenkerInnenverantwortung geht. Zunächst ist es erforderlich zu erläutern, was unter „kritischer Situation“ zu verstehen ist. Sind hier auch die Fälle der Ausnahmen vom Vertrauensgrundsatz nach § 3 StVO gemeint (Kinder, Menschen mit gelber Armbinde, usw)?

Die BAK schlägt für jeden der drei Anwendungsfälle der Verordnung folgende Formulierung vor: „Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker im Rahmen der üblichen Reaktionszeit die übertragenen Fahraufgaben wieder übernehmen und auch übernehmen können.“

Zu § 6 Abs 6:

Diese Bestimmung soll den Anwendungsfall „AutobahnpiLOT mit automatischem Spurwechsel“ regeln. Hier gelten die Anmerkungen zu § 5 Abs 6 sinngemäß.

Zu § 7 Abs 6:

§ 7 regelt den Anwendungsfall „selbstfahrendes Heeresfahrzeug“. Hier wird der neue Begriff „teleoperiertes Fahren“ verwendet, ohne dass er jemals definiert wurde. Eine diesbezügliche Erklärung wird seitens der BAK angeregt.

Weiters ist aus Sicht der BAK unverständlich, dass in den beiden anderen oa Anwendungsfällen weitaus längere Teststrecken vor ihrer Zulassung auf einem eingeschränkten Bereich des öffentlichen Straßennetzes absolviert werden müssen (zB sind das beim „Autobahnpilot mit automatischem Spurwechsel“ 25.000 km). Beim vollautonomen Fahren oder teleoperierten Fahren von Heeresfahrzeugen sind im Gegensatz dazu lediglich 300 km Teststrecke erforderlich, bevor sie auf dem gesamten Straßennetz getestet werden dürfen. Die BAK spricht sich daher auch bei selbstfahrenden Heeresfahrzeugen für eine zu den anderen Anwendungsfällen vergleichbare Testphase vor der Zulassung auf öffentlichen Straßen aus.

Hinsichtlich § 7 Abs 6 gelten die Anmerkungen zu § 5 Abs 6 sinngemäß.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
FdRdA

Maria Kubitschek
iV des Direktors
FdRdA