

Entwurf

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Automatisiertes Fahren Verordnung geändert wird (1. Novelle zur AutomatFahrV)

Auf Grund der §§ 34 Abs. 6, 102 Abs. 3a und 3b des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 37/2018, wird verordnet:

Die Automatisiertes Fahren Verordnung, BGBl. II Nr. 402/2016, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 1 erster Satz wird nach der Wortfolge „im 2.“ die Wortfolge „oder 3.“ eingefügt.

2. § 1 Abs. 1 Z 1 lautet:

„1. diese Systeme genehmigt, in Serie und den Anwendungsfällen des 3. Abschnitts zuordenbar sind oder“

3. § 1 Abs. 7 zweiter Satz lautet:

„Der örtlich zuständige Landeshauptmann ist schriftlich darüber zu informieren, welche Anwendungsfälle für Testzwecke auf welchen Straßen, in welchen Zeiträumen und mit welchen Fahrzeugen getestet werden sollen.“

4. § 1 Abs. 8 lautet:

„(8) Werden Testfahrten auf dem niederrangigen Straßennetz durchgeführt, muss der Antragsteller den örtlich zuständigen Landeshauptmann bis spätestens einen Monat vor Beginn der Testfahrt schriftlich darüber informieren, welche Anwendungsfälle für Testzwecke auf welchen Straßen, in welchen Zeiträumen und mit welchen Fahrzeugen getestet werden sollen. Der jeweils zuständige Landeshauptmann hat die Möglichkeit, binnen eines Monats ab Einlangen der Information, allfällige Bedenken zu äußern. Diesen Bedenken ist entsprechend Rechnung zu tragen.“

5. Die Überschrift des 2. Abschnitts lautet:

„Anwendungsfälle für Testzwecke“

6. § 7 Abs. 2 lautet:

„(2) Dieses System darf von Fahrzeugherstellern, Entwicklern von Systemen, Forschungseinrichtungen, Verkehrsunternehmen und Betreibern von Kraftfahrlinien getestet werden.“

7. In § 9 Abs. 4 wird folgende Z 4 angefügt:

„4. Fremdkraftlenkanlagen im Sinne der ECE-Regelung Nr. 79 mit rein hydraulischen Übertragungseinrichtungen, rein elektrischen Übertragungseinrichtungen oder Hybrid-Übertragungseinrichtungen.“

8. In § 9 Abs. 4 zweiter Satz wird die Wortfolge „In allen Fällen der Z 1 bis 3“ durch die Wortfolge „In allen Fällen der Z 1 bis 4“ ersetzt.

9. Nach dem 2. Abschnitt wird folgender 3. Abschnitt und 4. Abschnitt samt Überschriften angefügt:

„3. Abschnitt Anwendungsfälle für genehmigte Systeme in Serie

Einparkhilfe

§ 10. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als Einparkhilfe ein System, das die Fahraufgaben beim Ein- und Ausparken des Fahrzeugs mittels automatischer Lenkfunktion im Sinne der ECE-Regelung Nr. 79 übernehmen kann.

(2) Das System darf ausschließlich zum Ein- und Ausparken des Fahrzeugs verwendet werden.

(3) Sobald der Lenker das System aktiviert, werden einzelne oder sämtliche Fahraufgaben beim Ein- und Ausparken auf das System übertragen. Das System muss daher in der Lage sein, alle übertragenen Fahraufgaben beim Ein- und Ausparken automatisch zu bewältigen.

(4) Solange das System aktiviert ist, ist der Lenker von den Verpflichtungen den Lenkerplatz einzunehmen und die Lenkvorrichtung während des Fahrens mit mindestens einer Hand festzuhalten enthoben. Solange das System aktiviert ist, muss sich der Lenker aber in Sichtweite zum Fahrzeug befinden.

(5) Es muss eine Notfallvorrichtung vorhanden sein, mit der das System deaktiviert werden kann. Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die Notfallvorrichtung unverzüglich betätigen.

(6) Das System darf bis zu einer maximalen Geschwindigkeit von 10 km/h verwendet werden.

(7) Das System darf auf allen Straßenarten verwendet werden.

(8) Das System darf in Fahrzeugen der Klasse M1 verwendet werden.

Autobahnpilot mit automatischer Spurhaltung

§ 11. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als Autobahnpilot mit automatischer Spurhaltung ein System, das die Längsführung des Fahrzeugs, wie beschleunigen, bremsen, anhalten, Abstandskontrolle, sowie die Querführung des Fahrzeugs zur Spurhaltung mittels automatischer Lenkfunktion im Sinne der ECE-Regelung Nr. 79 auf Autobahnen und Schnellstraßen übernehmen kann.

(2) Sobald der Lenker auf die Autobahn oder Schnellstraße aufgefahren ist und sich in den fließenden Verkehr eingereiht hat, darf er das System aktivieren.

(3) Solange das System aktiviert ist, ist der Lenker von der Verpflichtung die Lenkvorrichtung während des Fahrens mit mindestens einer Hand festzuhalten enthoben.

(4) Rechtzeitig vor einem Spurwechsel und vor Erreichen der Ausfahrt sind die Fahraufgaben wieder vom Lenker zu übernehmen.

(5) Es muss eine Notfallvorrichtung vorhanden sein, mit der das System deaktiviert werden kann. Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die Notfallvorrichtung unverzüglich betätigen und die übertragenen Fahraufgaben übernehmen.

(6) Das System darf ausschließlich auf Autobahnen und Schnellstraßen verwendet werden.

(7) Das System darf in Fahrzeugen der Klassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 verwendet werden.

4. Abschnitt Schlussbestimmungen

Inkrafttreten

§ 12. § 1 Abs. 1, Abs. 7 und Abs. 8, die Überschrift des 2. Abschnitts, § 7 Abs. 2, § 9 Abs. 4, der 3. und der 4. Abschnitt samt Überschriften (§§ 10, 11 und 12 samt Überschriften) jeweils in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. xxx/2018 treten am 1. Jänner 2019 in Kraft.“