

Stellungnahme des ÖAMTC zum Entwurf einer 33. Novelle zum Kraftfahrgesetz 1967 (33. KFG Novelle, GZ. BMVIT-170.031/0001-IV/ST1/2016)

A. Grundsätzliches

Der ÖAMTC bedankt sich zunächst für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu diesem Gesetzesentwurf. Im Wesentlichen findet der Entwurf unsere Zustimmung und gibt der Text auch in zufriedenstellender Weise die Ergebnisse der Arbeitsgruppen wieder, die im Vorfeld mit der Materie seitens des BMVIT und des AIT befasst wurden.

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

Z 1, § 103 Abs 3a und 3b (Verordnungsermächtigungen)

Grundsätzlich erscheint nachvollziehbar, dass eine Übertragung von Fahraufgaben auf Assistenzsysteme einer rechtlichen Grundlage bedarf.

Ganz allgemein dürfte zwar die Novelle allerdings schwerpunktmäßig das Ziel zu verfolgen, Testfahrten zu ermöglichen, die durch bisher bestehende Rechtsgrundlagen nicht zulässig sind. Im Sinne der in den Erläuterungen angesprochenen darüber hinausgehenden Absicht, auch die Benützung bestehender Assistenzsystem zu ermöglichen, schlägt der ÖAMTC über die Vorgabe in Abs 3b Satz 1 hinausgehend eine textliche Berücksichtigung im Gesetzestext vor:

Demnach sollte ausdrücklich festgelegt werden, dass auch bereits in Fahrzeugen vorhandene Assistenzsysteme, für die keine (ationale) Verordnung erforderlich ist, weil das Fahrzeug bereits auf Grundlage der EU-Betriebserlaubnis oder einer Einzelgenehmigung mit einem Assistenzsystem ausgestattet sind, unter den genannten Bedingungen benutzt werden dürfen.

Bei dieser Gelegenheit darf auch angemerkt werden, dass vielleicht dem Begriff des „Assistenzsystems“ bzw „vernetzten Fahrsystems“ auch in den Begriffsbestimmungen des § 2 eine Grundlage gegeben werden sollte. Diese Begriffsfestlegung wäre auch als Grundlage für die angesprochenen Verordnungen zweckmäßig.

Schließlich wird nur auf eine möglicherweise nicht so beabsichtigte sprachliche Unschärfe in Abs 3b Z 5 hingewiesen:

Die Wortfolge „welchen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen“ bewirkt, dass die Verordnung bereits genau die Systeme und ihre Funktionsweise beschreiben müsste und nicht bloß deren Wirkung. Wenn dies tatsächlich beabsichtigt ist, hat dies zur Folge, dass bei jedem neuen Versuch, bei dem

eine neue technische Einrichtung erprobt werden soll, eine Anpassung der Verordnung notwendig wird. Aus dem Blickwinkel der Rechtssicherheit spricht freilich nichts gegen eine solche Vorgangsweise.

Es erschien unbeschadet dessen auch zweckmäßig, die VO-Ermächtigung im Sinne einer Ermächtigung und nicht der Beschreibung eines „Ist-Zustandes“ („wird festgelegt“) zu formulieren:

(...) Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie ist festzulegen, (oder: „kann festgelegt werden“)

1. in welchen Verkehrssituationen,
2. auf welchen Arten von Straßen,
3. bis zu welchen Geschwindigkeitsbereichen,
4. bei welchen Fahrzeugen,
5. bestimmte Fahraufgaben

welchen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen übertragen werden können.“

*Mag. Martin Hoffer
ÖAMTC- Rechtsdienste
Bereich Konsumentenschutz,
Mitgliederinteressen und Kommunikation,
Wien, 27.5.2016*