

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Mit dem Entwurf der 33. KFG-Novelle sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit bestimmte Assistenzsysteme bzw. automatisierte Fahrsysteme genutzt werden können.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Kraftfahrwesen“)

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 102 Abs. 3a und 3b):

Es wird eine gesetzliche Grundlage geschaffen, damit „automatisiertes Fahren“ unter bestimmten Rahmenbedingungen möglich wird. Der Lenker soll bestimmte Fahraufgaben, wie zB Abstand halten, Beschleunigen, Bremsen, Spurhalten, Spurwechseln, Lenken, usw. im Fahrzeug vorhandenen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen übertragen dürfen, wenn das in einer Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vorgesehen wird. In einer solchen Verordnung sollen die weiteren Rahmenbedingungen festgelegt werden, in welchen Verkehrssituationen, auf welchen Arten von Straßen, bis zu welchen Geschwindigkeitsbereichen, bei welchen Fahrzeugen, welchen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen bestimmte Fahraufgaben übertragen werden können.

Das betrifft einerseits Systeme, die bereits genehmigt und in Serie sind (zB Stauassistent), aber aufgrund der bestehenden „Lenkerpflichten“ derzeit nicht genutzt werden können; andererseits auch komplett neue Systeme für Testzwecke, die bestimmten Anforderungen entsprechen müssen. Welche genehmigten Systeme unter welchen Bedingungen genutzt werden dürfen, sowie die Anforderungen für Testzwecke werden durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt.

Einige „Lenkerpflichten“ stehen der Verwendung von genehmigten Systemen bzw. dem Testen von neuen Systemen entgegen. Daher kann in den genannten Fällen von bestimmten „Lenkerpflichten“ (zB Lenkvorrichtung muss während des Fahrens mit mindestens einer Hand festgehalten werden) abgewichen werden. Der Lenker muss aber jederzeit in der Lage sein, die Fahraufgaben wieder zu übernehmen. Dadurch ist sichergestellt, dass es auch weiterhin einen menschlichen Lenker geben wird.

Durch die Ausnahmemöglichkeit hinsichtlich des § 102 Abs. 2 erster Satz KFG betreffend Einnahme des Lenkerplatzes in bestimmungsgemäßer Weise, können automatische Einparksysteme genutzt werden, die der Lenker auch von außerhalb des Fahrzeugs bedienen kann. Ein neben dem Fahrzeug stehender Lenker kann den automatischen Einparkvorgang mittels Fernbedienung jederzeit stoppen.

Die Übertragung bestimmter Fahraufgaben an automatische Systeme ändert aber nichts daran, dass es sich bei der Zeit, während der diese Systeme verwendet werden, um Lenkzeit im Sinne der einschlägigen nationalen und EU-rechtlichen Bestimmungen handelt.

Zu Z 2 (§ 135 Abs. 30):

Hier wird das Inkrafttreten festgelegt. Die neuen Bestimmungen sollen mit Ablauf des Tages der Kundmachung des entsprechenden Bundesgesetzblattes in Kraft treten.

