



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

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 170.031/0001 -IV/ST1/2016	UV/GSt/Ru/Ma	Richard Ruziczka	DW 2423 DW 2105	25.5.2016

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (33. KFG-Novelle)

Durch die Einfügung von zwei neuen Absätzen in § 102 KFG sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit bestimmte Assistenzsysteme bzw. automatisierte Fahrsysteme getestet und genutzt werden können.

Seitens der Bundesarbeitskammer (BAK) werden die Ausstattung von Fahrzeugen mit Assistenzsystemen sowie die Initiativen zur Entwicklung von automatisierten Fahrsystemen in vielerlei Hinsicht positiv beurteilt. Durch diese neuen Technologien können sich in verschiedenen Bereichen Verbesserungen ergeben, wie zB die Reduktion von Unfällen durch Vermeidung von Fahrfehlern der LenkerInnen, die Steigerung von Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, aber auch die Entlastung der Umwelt. Andererseits dienen die Tests, die durch die vorliegende KFG-Novelle ermöglicht werden sollen, auch der Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes Österreich.

Zum vorliegenden Novellierungsentwurf, der viele rechtliche Fragen unbeantwortet lässt, nimmt die BAK wie folgt Stellung:

Grundsätzlich wird seitens der BAK gefordert, dass die vorgesehenen Tests von automatisierten Fahrsystemen unter größtmöglicher Transparenz durchzuführen sind. Sowohl Gesetzgeber als auch Behörde müssen in der Lage sein, aus den gewonnenen Daten, Erfahrungen, wissenschaftlichen Erkenntnissen umfassende Entscheidungshilfen für die Erlassung klarer gesetzlicher Regelungen zu erhalten.

Für die BAK spielt die Frage nach der Verantwortlichkeit im Falle von Fehlfunktionen eine zentrale Rolle: Wie weit haften LenkerInnen oder ZulassungsbesitzerInnen, wenn sie ihre

Fahraufgaben an Assistenzsysteme abgegeben? Aus Sicht der BAK müssen Haftungsfragen daher neu überdacht werden und die LenkerInnenverantwortung hin zur HerstellerInnenverantwortung verschoben werden, wenn derartige Assistenzsysteme bestimmungs- bzw ordnungsgemäß eingesetzt werden.

Zu Z 1 (§ 102 Abs 3a):

Generell wird in den Erläuterungen davon gesprochen, dass die gegenständliche Novelle dem „Ermöglichen von Tests von automatisierten Fahrsystemen“ dienen soll. Allerdings wird in Abs 3a Z 1 (im Unterschied zu Abs 3a Z 2) generell die Übertragung bestimmter Fahraufgaben an Assistenzsysteme durch den Lenker auch ohne Testverfahren zugelassen.

Die BAK regt an, im Sinne der Gewinnung von Erfahrungen und Erkenntnissen und der Durchführung entsprechender Evaluierungen Abs 3a vorerst generell nur für Testzwecke zu formulieren.

Zu Z 1 (§ 102 Abs 3b):

Laut Entwurf soll in einzelnen Fällen von bestimmten „Lenkerpflichten“ abgewichen werden können. Allerdings muss die/der LenkerIn jederzeit in der Lage sein, die Fahraufgaben wieder zu übernehmen.

Seitens der BAK ist zu diesen „Abweichungen“ folgendes anzumerken:

- Ausnahme von § 102 Abs 2 1. Satz (Lenkerplatz in bestimmungsgemäß einnehmen):
Aus Sicht der BAK ist diese Ausnahme zu streichen: Da die/der LenkerIn jederzeit die Fahraufgaben wieder an sich reißen können muss, ist die Ausnahme von dieser sehr allgemeinen Bestimmung gerade in der Testphase nicht zweckmäßig.
- Ausnahme von § 102 Abs 3 3. Satz (Lenkrad mit mindestens einer Hand festhalten und Auflagen erfüllen):
Nach Ansicht der BAK gibt es für diese Ausnahme in der Testphase keinen Grund.
- Ausnahme von § 102 Abs 3 5. Satz (Verbot des Telefonierens ohne Freisprecheinrichtung):
Mit der letzten KFG-Novelle wurden die Bestimmungen zum „Handyverbot“ verschärft. Die BAK spricht sich nun gegen die Ausnahme von diesem Verbot aus, weil es nicht erklärbar ist, warum bei automatisierten Fahrsystemen das Telefonieren über Freisprecheinrichtung hinderlich sein soll.

In der Verordnungsermächtigung des Abs 3b fehlen nach Ansicht der BAK wichtige Punkte, die für eine gesetzliche/verordnungsmäßige Regelung rund um automatisierte bzw vernetzte Fahrsysteme unbedingt notwendig wären. Dazu zählen:

- Anforderungen bzw Schulung der LenkerInnen
- Auflagen an die Systeme, die eine rechtzeitige Rückübernahme der Verantwortung bei Versagen der Technik durch die LenkerInnen gewährleisten
- Daten sind nicht das Eigentum der Fahrzeughersteller

- Sicherheitsanforderungen an die durchzuführenden Tests
- Evaluierung
- Voraussetzungen für eine Zulassung zum Regelbetrieb

Abschließend verweist die BAK auch auf die Stellungnahme des Kuratoriums für Verkehrssicherheit zur gegenständlichen Novelle, die voll inhaltlich unterstützt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
f.d.R.d.A.

Maria Kubitschek
iV des Direktors
f.d.R.d.A.