

Gesamte Rechtsvorschrift für Automatisiertes Fahren Verordnung, Fassung vom 12.04.2022

Langtitel

Verordnung des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren (Automatisiertes Fahren Verordnung – AutomatFahrV)
StF: BGBl. II Nr. 402/2016

Änderung

BGBl. II Nr. 66/2019
BGBl. II Nr. 143/2022

Präambel/Promulgationsklausel

Aufgrund der §§ 34 Abs. 6, 102 Abs. 3a und 3b des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 67/2016, wird verordnet:

Beachte für folgende Bestimmung

Abs. 4 gilt nur für Testfälle, für die nach Inkrafttreten dieser Bestimmung eine Testbescheinigung ausgestellt wird (vgl. § 13 Abs. 1).

Text

1. Abschnitt

Allgemeines

Anwendungsbereich

§ 1. (1) Die Bestimmungen dieser Verordnung sind auf Fahrzeuge anzuwenden, die den im 2. oder 3. Abschnitt angeführten Anwendungsfällen entsprechen, in denen Assistenzsysteme oder automatisierte oder vernetzte Fahrsysteme vorhanden sind. Das Verwenden solcher Systeme ist nur zulässig, sofern

1. diese Systeme genehmigt, in Serie und den Anwendungsfällen des 3. Abschnitts zuordenbar sind oder
2. diese Systeme für Testzwecke eingesetzt werden und den Anwendungsfällen des 2. Abschnittes zuordenbar sind.

(2) Diese Systeme müssen so ausgeführt sein, dass die Einhaltung der Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960), der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV, BGBl. II Nr. 2016/2012) und des Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997), bei der Verwendung dieser Systeme, jedenfalls gewährleistet ist.

(3) Fahrzeuge, in denen Assistenzsysteme oder automatisierte Fahrsysteme vorhanden sind, dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur getestet werden, sofern

1. während der Testfahrten Versicherungsschutz durch einen Haftpflichtversicherer gewährleistet ist und eine schriftliche Bestätigung des Kfz-Haftpflichtversicherers, dass für die Testfahrten im beantragten Umfang Versicherungsschutz nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994 (KHVG 1994, BGBl. Nr. 651/1994) besteht, mitgeführt wird und
2. dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vor Durchführung der Testfahrten folgende Daten übermittelt werden:

- a) Angaben zum geplanten Anwendungsfall
- b) Name der testenden Einrichtung
- c) Kontaktperson und Kontaktdaten
- d) Angaben zum Lenker des für Testfahrten zu verwendenden Fahrzeuges
- e) Kennzeichen des für Testfahrten zu verwendenden Fahrzeuges
- f) schriftliche Bestätigung des Kfz-Haftpflichtversicherers, dass für die Testfahrten im beantragten Umfang Versicherungsschutz nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994 (KHVG 1994, BGBl. Nr. 651/1994) besteht
- g) Summe der bisher insgesamt real, virtuell und experimentell gefahrenen Testkilometer mit dem zu testenden System
- h) Beginn und Ende des geplanten Testzeitraumes
- i) geplante Teststrecke oder geplantes Testgebiet
- j) Bedarf an infrastrukturellen Anforderungen
- k) Nachweis der Streckenanalyse, Risikobewertung und des Risikomanagements.

(4) Systeme für Testzwecke dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur verwendet werden, wenn sie im Vorfeld ausreichend getestet worden sind. Die Systeme müssen vorab in vergleichbaren Situationen und bei unterschiedlichen Verhältnissen sowohl in der Simulation als auch auf privatem Gelände ausreichend getestet und für sicher befunden worden sein. Die Durchführung einer vorgegebenen Streckenanalyse und Risikobewertung für die geplante Teststrecke oder das geplante Testgebiet ist nachzuweisen und die Ergebnisse sind in das Risikomanagement des Testvorhabens aufzunehmen. Benachteiligungen und Einschränkungen und zusätzliche Risiken für die aktive Mobilität (Radfahren, Zufußgehen) sind hierbei weitestgehend auszuschließen. Wenn entsprechende Nachweise vorgelegt werden, stellt der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für Testfahrten auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eine Bescheinigung aus. Diese Bescheinigung ist bei jeder Testfahrt mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.

(5) Testfahrten dürfen in dem vom Antragsteller beantragten Zeitraum durchgeführt werden. Der jeweilige Testzeitraum ist in der Bescheinigung gemäß Abs. 4 anzuführen.

(6) Nach Ende des Testzeitraumes ist dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ein Bericht über die gewonnenen Erkenntnisse zu übermitteln. Insbesondere ist der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unverzüglich über kritische Situationen bzw. Unfälle und deren Ursachen zu informieren, die während der Testfahrten vorgefallen sind.

(7) Werden Testfahrten auf Autobahnen oder Schnellstraßen durchgeführt, muss der Antragsteller vor den Testfahrten den für das hochrangige Straßennetz zuständigen Straßenerhalter informieren und in die Planung miteinbeziehen. 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.

(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.

§ 2. Soweit sich in dieser Verordnung verwendete Bezeichnungen auf natürliche Personen beziehen, gilt die gewählte Form für beide Geschlechter. Bei der Anwendung dieser Bezeichnungen auf bestimmte natürliche Personen ist die jeweils geschlechtsspezifische Form zu verwenden.

Beachte für folgende Bestimmung

Abs. 3 gilt nicht für Personen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Bestimmung als Testfahrer eingesetzt worden sind (vgl. § 13 Abs. 2).

Lenker

§ 3. (1) Fahrzeuge, die mit solchen Systemen ausgerüstet sind, dürfen nur verwendet werden, wenn der Lenker den für ihn vorgesehenen Platz in bestimmungsgemäßer Weise einnimmt.

(2) Der Lenker darf diesen Systemen bestimmte Fahraufgaben übertragen, bleibt aber stets verantwortlich, seine Fahraufgaben wieder zu übernehmen.

(3) Für Testfahrten dürfen nur solche Lenker eingesetzt werden, die sich nicht mehr in der Probezeit befinden und die entsprechend geschult und mit dem jeweiligen System vertraut sind. Zusätzlich haben diese Personen einen Nachweis über ein adäquates Fahrtraining zu erbringen, welches dem jeweiligen Anwendungsfall und dem konkreten Testvorhaben sowie den damit verbundenen Fahrmanövern angepasst ist; dies gilt nicht für Anwendungsfälle des Bundesministeriums für Landesverteidigung.

(4) Der Lenker muss seine Zustimmung erteilen, dass während der Testfahrten Daten aus den elektronischen Steuergeräten des Testfahrzeuges aufgezeichnet und gespeichert werden.

Fahrten mit Fahrzeugen, die nicht zum Verkehr zugelassen sind

§ 4. Fahrzeuge, in denen Assistenzsysteme oder automatisierte oder vernetzte Fahrsysteme vorhanden sind, die nicht zum Verkehr zugelassen sind, können mit Probefahrtenkennzeichen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden.

Unfalldatenspeicher

§ 5. (1) In den Fällen des § 1 Abs. 1 Z 2 ist jedes Fahrzeug mit einem Unfalldatenspeicher auszurüsten, der während der Testfahrt auch zu verwenden ist.

(2) Mit dem Unfalldatenspeicher dürfen lediglich Daten aus den elektronischen Steuergeräten des Testfahrzeuges aufgezeichnet werden. Diese Daten dürfen nicht veränderbar sein.

(3) Diese Daten dürfen ausschließlich für Testzwecke und der Rekonstruktion von kritischen Situationen oder Unfällen verwendet werden. In Zusammenhang mit Unfällen sind die unfallbezogenen Daten für den Zeitraum von 30 Sekunden vor und nach dem Unfall auf Verlangen den Ermittlungsbehörden und dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur Verfügung zu stellen.

Testdaten

§ 6. Werden neben den in § 5 erfassten Daten auch Videodaten aufgezeichnet, so ist dafür eine Bewilligung der Datenschutzbehörde im Sinne des § 7 Abs. 3 DSGVO erforderlich. In diesen Fällen sind die Kennzeichen der erfassten Fahrzeuge und Personen unkenntlich zu machen, außer die Unkenntlichmachung würde dem Testzweck zuwiderlaufen. Aufzeichnungen dürfen nur intern von der Testorganisation verwendet werden. Eine Weitergabe der Daten ist nur im Rahmen des § 1 Abs. 6 und § 5 Abs. 3 zulässig.

2. Abschnitt

Anwendungsfälle für Testzwecke

Automatisierter Kleinbus

§ 7. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als automatisierter Kleinbus ein Fahrzeug zur Beförderung von maximal 15 Personen der Klassen M, das mit einem System ausgerüstet ist, das in der Lage ist, bei einer Geschwindigkeit bis zu 20 km/h alle Fahraufgaben zu übernehmen.

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

(Anm.: Abs. 3 aufgehoben durch BGBl. II Nr. 143/2022)

(4) Der automatisierte Kleinbus darf auf einer vordefinierten Teststrecke oder in einem vordefinierten Testgebiet getestet werden.

(5) Sobald der Lenker das System aktiviert, werden sämtliche Fahraufgaben auf das System übertragen. Das System muss daher in der Lage sein, alle Fahrsituationen automatisch zu bewältigen.

(6) 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.

(7) Das System darf bis zu einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h getestet werden. Die tatsächlich zulässige Geschwindigkeit beim Testen basiert jedenfalls auf den Ergebnissen der Streckenanalyse und Risikobewertung.

(8) Während des Testzeitraumes dürfen Personen ausschließlich auf den vorgesehenen Sitzplätzen und nicht gewerblich befördert werden. Personen in einem Rollstuhl sowie Personen mit einem

Kinderwagen dürfen transportiert werden, wenn durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen sichergestellt ist, dass dadurch für alle Fahrzeuginsassen keine höhere Gefährdung entsteht.

Automatisiertes Fahrzeug zur Personenbeförderung

§ 7a. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als automatisiertes Fahrzeug zur Personenbeförderung ein typengenehmigtes Fahrzeug der Klassen M1, M2 und L7e, das mit einem System ausgerüstet ist, das in der Lage ist, bei einer Geschwindigkeit bis zu 50 km/h alle Fahraufgaben zu übernehmen.

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

(3) Das automatisierte Fahrzeug zur Personenbeförderung darf auf einer vordefinierten Teststrecke oder in einem vordefinierten Testgebiet getestet werden. Das System darf nicht auf Autobahnen und Schnellstraßen aktiviert werden.

(4) Sobald der Lenker das System aktiviert, werden sämtliche Fahraufgaben auf das System übertragen. Das System muss daher in der Lage sein, alle Fahrsituationen automatisch zu bewältigen.

(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 50 km/h getestet werden. Die tatsächlich zulässige Geschwindigkeit beim Testen basiert jedenfalls auf den Ergebnissen der Streckenanalyse und Risikobewertung.

(7) Während des Testzeitraumes dürfen Personen ausschließlich auf den vorgesehenen Sitzplätzen und nicht gewerblich befördert werden. Personen in einem Rollstuhl sowie Personen mit einem Kinderwagen dürfen transportiert werden, wenn durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen sichergestellt ist, dass dadurch für alle Fahrzeuginsassen keine höhere Gefährdung entsteht.

Automatisiertes Fahrzeug zur Güterbeförderung

§ 7b. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als automatisiertes Fahrzeug zur Güterbeförderung ein Fahrzeug der Klassen L7e, N1, N2 und N3, das mit einem System ausgerüstet ist, das in der Lage ist, bei einer Geschwindigkeit bis zu 30 km/h, im Falle von typengenehmigten Fahrzeugen bis 50 km/h, alle Fahraufgaben zu übernehmen und vorrangig für den Güterverkehr genutzt wird.

(2) Dieses System darf von Fahrzeugherstellern, Entwicklern von Systemen, Forschungseinrichtungen und Güterbeförderungsunternehmen getestet werden.

(3) Das automatisierte Fahrzeug zur Güterbeförderung darf auf einer vordefinierten Teststrecke oder in einem vordefinierten Testgebiet getestet werden. Das System darf nicht auf Autobahnen und Schnellstraßen aktiviert werden.

(4) Sobald der Lenker das System aktiviert, werden sämtliche Fahraufgaben auf das System übertragen. Das System muss daher in der Lage sein, alle Fahrsituationen automatisch zu bewältigen.

(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 30 km/h, im Falle von typengenehmigten Fahrzeugen bis 50 km/h, getestet werden. Die tatsächlich zulässige Geschwindigkeit beim Testen basiert jedenfalls auf den Ergebnissen der Streckenanalyse und Risikobewertung.

(7) Die Vorschriften über die Ladungssicherung sind zu beachten. Der Transport von Gefahrgut ist nicht zulässig.

Autobahnпилот mit automatischem Spurwechsel

§ 8. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als Autobahnпилот mit automatischem Spurwechsel, ein System, das die Längsführung und Querführung des Fahrzeuges auf Autobahnen und Schnellstraßen übernehmen kann.

(2) Dieses System darf von Fahrzeugherstellern, Entwicklern des Systems und Forschungseinrichtungen getestet werden.

(Anm.: Abs. 3 aufgehoben durch BGBl. II Nr. 143/2022)

(4) Sobald der Lenker auf die Autobahn oder Schnellstraße aufgefahren ist und sich in den fließenden Verkehr eingereiht hat, darf er das System aktivieren. Mit der Aktivierung des Systems können folgende Fahraufgaben auf das System übertragen werden:

1. Längsführung des Fahrzeuges, wie beschleunigen, bremsen, anhalten, Abstandskontrolle
2. Querrführung des Fahrzeuges, wie Spur halten, Spur wechseln, überholen

(4a) Die Unterstützung der automatisierten Fahrfunktionen durch externe straßenseitige Sensoren und C-ITS Kommunikation ist erlaubt.

(5) Rechtzeitig vor Erreichen der Ausfahrt sind die Fahraufgaben wieder vom Lenker zu übernehmen.

(6) Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die übertragenen Fahraufgaben unverzüglich wieder übernehmen.

(7) 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.

(8) Das System darf ausschließlich auf Autobahnen und Schnellstraßen getestet werden.

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

Autobahnpiilot mit automatisiertem Auf- und Abfahren

§ 8a. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als Autobahnpiilot mit automatisiertem Auf- und Abfahren, ein System, das die Längsführung und Querrführung des Fahrzeuges auf Auf- und Abfahrten von Autobahnen und Schnellstraßen übernehmen kann.

(2) Dieses System darf von Fahrzeugherstellern, Entwicklern des Systems und Forschungseinrichtungen getestet werden.

(3) Mit der Aktivierung des Systems können folgende Fahraufgaben auf das System übertragen werden:

1. Längsführung des Fahrzeuges, wie beschleunigen, bremsen, anhalten, Abstandskontrolle,
2. Querrführung des Fahrzeuges, wie Spur halten, Spur wechseln, überholen.

(4) Die Unterstützung der automatisierten Fahrfunktionen durch externe straßenseitige Sensoren und C-ITS Kommunikation ist erlaubt.

(5) Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die übertragenen Fahraufgaben unverzüglich wieder übernehmen.

(6) 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.

(7) Das System darf ausschließlich auf Autobahnen und Schnellstraßen und auf solchen auf Auf- und Abfahrten getestet werden, für die eine Freigabe des für das hochrangige Straßennetz zuständigen Straßenerhalters vorliegt.

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

Selbstfahrendes Heeresfahrzeug

§ 9. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als selbstfahrendes Heeresfahrzeug, ein Fahrzeug der Klassen N1, N2, N3, T1, T2, T3, T4 und T5, das mit einem System ausgerüstet ist, das in der Lage ist, alle Fahraufgaben selbst oder teleoperiert zu übernehmen. Selbstfahrende zivile Fahrzeuge, welche Zwecken des Bundesheeres dienen, sind selbstfahrenden Heeresfahrzeugen gleichgestellt.

(2) Dieses System darf vom Bundesministerium für Landesverteidigung getestet werden.

(Anm.: Abs. 3 aufgehoben durch BGBl. II Nr. 143/2022)

(4) Mit dem System sollen folgende Funktionalitäten getestet werden:

1. autonomes Fahren
2. teleoperiertes Fahren
3. Fahren im Folgemodus (autonomer Konvoi)
4. Fremdkraftlenkanlagen im Sinne der ECE-Regelung Nr. 79 mit rein hydraulischen Übertragungseinrichtungen, rein elektrischen Übertragungseinrichtungen oder Hybrid-Übertragungseinrichtungen.

In allen Fällen der Z 1 bis 4 muss ein Lenker in jedem Testfahrzeug anwesend sein und seine Lenkerpflichten gemäß § 3 wahrnehmen.

(5) Sobald der Lenker das System aktiviert, werden sämtliche Fahraufgaben auf das System übertragen. Das System muss daher in der Lage sein, alle Fahrsituationen automatisch zu bewältigen.

(6) Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die übertragenen Fahraufgaben unverzüglich wieder übernehmen.

(7) 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.

(8) Das System darf auf allen Straßenarten getestet werden.

Automatisiertes Parkservice

§ 9a. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als automatisiertes Parkservice ein System, das die Längs- und Querführung eines Fahrzeuges der Klasse M1 übernehmen kann, um dieses von einem Übergabepunkt bis in eine Parklücke und wieder zurück zu bewegen. Die zulässige Maximalgeschwindigkeit ist mit 10 km/h begrenzt.

(2) Dieses System darf von Fahrzeugherstellern, Entwicklern von Systemen, Forschungseinrichtungen, Verkehrsunternehmen und Betreibern von Parkhäusern und Parkplätzen getestet werden.

(3) Das System darf auf einem vordefinierten Gebiet oder Gelände getestet werden (z. B. auf einem Parkplatz oder in einem Parkhaus).

(4) Sobald der Lenker das System aktiviert, werden sämtliche Fahraufgaben auf das System übertragen. Das System muss daher in der Lage sein, alle Fahrsituationen automatisch zu bewältigen. Das System kann neben den Sensoren im Fahrzeug auch auf straßen- oder gebäudeseitige Sensoren zurückgreifen. Die Entscheidung über die Fahrstrecke kann von Systemkomponenten sowohl innerhalb des Fahrzeugs als auch außerhalb getroffen werden.

(5) 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 in unmittelbarer Nähe zum Fahrzeug befinden und sämtliche Fahrbewegungen überwachen.

(6) 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.

(7) Sofern das System Kommunikationseinrichtungen zwischen dem Fahrzeug und der Infrastruktur benutzt, müssen diese dem Stand der Technik entsprechen und gegen unberechtigte Zugriffe von außen geschützt sein.

(8) Das System darf in Fahrzeugen der Klasse M1 und bis zu einer maximalen Geschwindigkeit von 10 km/h getestet werden. Die tatsächlich zulässige Geschwindigkeit beim Testen basiert jedenfalls auf den Ergebnissen der Streckenanalyse und Risikobewertung.

Automatisierte Arbeitsmaschine

§ 9b. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als automatisierte Arbeitsmaschine eine selbstfahrende Arbeitsmaschine, die mit einem System ausgerüstet ist, das in der Lage ist, bei einer Geschwindigkeit bis zu 20 km/h alle Fahraufgaben zu übernehmen und vorrangig für die Durchführung von Arbeitsvorgängen genutzt wird.

(2) Dieses System darf von Fahrzeugherstellern, Straßenerhaltern, Entwicklern von Systemen und Forschungseinrichtungen getestet werden.

(3) Die automatisierte Arbeitsmaschine darf auf einer vordefinierten Teststrecke oder in einem vordefinierten Testgebiet getestet werden.

(4) Sobald das System aktiviert wird, werden sämtliche Fahraufgaben auf das System übertragen. Das System muss daher in der Lage sein, alle Fahrsituationen automatisiert zu bewältigen.

(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 20 km/h getestet werden. Die tatsächlich zulässige Geschwindigkeit beim Testen basiert jedenfalls auf den Ergebnissen der Streckenanalyse und Risikobewertung.

(7) Solange das System aktiviert ist und bei einer maximalen Geschwindigkeit von 10 km/h darf der Lenker sich auch außerhalb des Fahrzeuges befinden, sofern der Überblick über die Verkehrssituation gegeben ist und er jederzeit in die Fahrzeugsteuerung eingreifen kann. Der Lenker muss sich in unmittelbarer Nähe zum Fahrzeug befinden und sämtliche Fahrbewegungen überwachen.

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 in unmittelbarer Nähe zum Fahrzeug befinden und den Ein- oder Ausparkvorgang überwachen.

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

(6) Das System darf nur nach Herstellerangaben und nur 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 Klassen M1 und N1 verwendet werden.

Autobahn-Assistent mit automatischer Spurhaltung

§ 11. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als Autobahn-Assistent 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, vor Baustellenbereichen und vor Erreichen der Ausfahrt sind die Fahraufgaben wieder vom Lenker zu übernehmen.

(5) Es muss eine Notfallvorrichtung vorhanden sein, mit der das System unverzüglich deaktiviert oder übersteuert 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 nur nach Herstellerangaben und ausschließlich auf Autobahnen und Schnellstraßen, jedoch nicht in Baustellenbereichen, 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) § 1 Abs. 1, Abs. 7 und Abs. 8, § 6, die Überschrift des 2. Abschnitts, § 7 Abs. 2, § 9 Abs. 4 und der 3. Abschnitt samt Überschrift jeweils in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 66/2019 treten am 11. März 2019 in Kraft.

(2) § 1 Abs. 3 Z 2 lit. i und k, Abs. 4 und 6, § 3 Abs. 3, § 5 Abs. 3, die Überschrift des § 7, § 7 Abs. 1, 4, 7 und 8, § 7a und § 7b jeweils samt Überschrift, § 8 Abs. 4a, § 8a samt Überschrift, § 9 Abs. 1 und 2, § 9a und § 9b jeweils samt Überschrift, die Absatzbezeichnung des § 12 Abs. 1 sowie § 13 samt Überschrift in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 143/2022 treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung der genannten Verordnung in Kraft; zugleich treten § 7 Abs. 3, § 8 Abs. 3 und § 9 Abs. 3 außer Kraft.

Übergangsbestimmungen

§ 13. (1) § 1 Abs. 4 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 143/2022 gilt nur für Testfälle, für die nach Inkrafttreten dieser Bestimmung eine Testbescheinigung ausgestellt wird.

(2) Die Bestimmung des § 3 Abs. 3 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 143/2022 gilt nicht für Personen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Bestimmung als Testfahrer eingesetzt worden sind.