



Lorenz Stalder, 1. Mai 2024

Vernehmlassungsverfahren zur Verordnung über das automatisierte Fahren

Stellungnahmen

Dokumentnummer: ASTRA-D-75D83401/1017



Verzeichnis

A. Eingeladene Vernehmlassungsteilnehmende

1. Kantone

- Zürich
- Bern
- Luzern
- Uri
- Schwyz
- Obwalden
- Nidwalden
- Glarus
- Zug
- Freiburg
- Solothurn
- Basel-Stadt
- Basel-Land
- Schaffhausen
- Appenzell Ausserrhoden
- Appenzell Innerrhoden
- St. Gallen
- Graubünden
- Aargau
- Thurgau
- Tessin
- Waadt
- Wallis
- Neuenburg
- Genf
- Jura

2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

- FDP.Die Liberalen
- GRÜNE Schweiz
- Schweizerische Volkspartei SVP
- Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

- Schweizerische Gemeindeverband
- Schweizerischer Städteverband
- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

- Economiesuisse
- Schweizerischer Gewerbeverband

- Schweizerischer Gewerkschaftsbund
5. Interkantonale Organisationen
- Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein ACVS
 - Vereinigung der schweizerischen Strassenverkehrsämter asa
 - Feuerwehr Koordination Schweiz FKS
 - Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren KKJPD
 - Konferenz der Kantonalen Polizeikommandantinnen und -kommandanten KKPKS
 - Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren KSSD
 - Schweizerische Vereinigung städtischer Polizeichefs SVSP
6. Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität
- Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS
 - Vereinigung Schweizer Automobilimporteure auto-schweiz
 - Fussverkehr Schweiz
 - L-drive Schweiz
 - Les Routiers Suisses
 - ParkingSwiss
 - Pro Velo Schweiz
 - RoadCross Schweiz
 - Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU
 - Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonalverband SEV
 - Schweizerische Vereinigung für Verkehrspsychologie VfV
 - Verband des Strassenverkehrs FRS
 - Touring Club Schweiz TCS
 - Verband Freier Autohandel VFAS
 - Verkehrs-Club der Schweiz VCS
7. Übrige gesamtschweizerische Verbände
- Centre patronal
 - Interessengemeinschaft Detailhandel
 - Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV
 - Swiss Association for Autonomous Mobility SAAM
 - Swissdrive
8. Versicherungswesen
- Nationales Versicherungsbüro nbi
 - Schweizerische Unfallversicherungsanstalt SUVA
 - Schweizerischer Versicherungsverband SVV
9. Übrige
- Dynamic Test Center AG DTC
 - Schweizerische Post AG



B. Nicht eingeladene Vernehmlassungsteilnehmende

1. Organisationen

- AMAG Group AG
- AXA Schweiz
- Verein zur Förderung von Open Source Software und offenen Standards in der Schweiz CH Open
- Forensisches Institut Zürich FOR
- Greenpeace
- Kantonspolizei Obwalden
- LOXO AG
- Mobility Genossenschaft
- My Buxi AG
- Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung RZU
- Privatim – Konferenz der Schweizerischen Datenschutzbeauftragten
- Stiftung Pusch – praktischer Umweltschutz
- Regionalplanung Winterthur und Umgebung RWU
- SwissMoves
- Transport Public Genevois tpg
- Verkehrsbetriebe Zürich VBZ

2. Privatpersonen

- a. Herr Beat Lehmann
- b. Herr Hansueli Stettler





Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

24. Januar 2024 (RRB Nr. 54/2024)

Verordnung über das automatisierte Fahren und Verordnung über Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (Vernehmlassung)

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 haben Sie uns die Entwürfe für die Verordnung über das automatisierte Fahren und die Verordnung über Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen zur Vernehmlassung zugestellt. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Der automatisierten Mobilität kommt eine immer grössere Bedeutung zu. Wir begrüssen deshalb grundsätzlich die vorgeschlagenen Regelungen, da sie im Bereich der Automatisierungssysteme in Fahrzeugen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und eine effizientere Nutzung des Verkehrssystems erwarten lassen. Zudem ermöglichen sie die Entwicklung neuer, zukunftsgerichteter Geschäftsmodelle von Mobilitätsdienstleistern und bilden Grundlage für wirtschaftliche Innovationen. Wo wir noch Anpassungsbedarf sehen, haben wir die entsprechenden detaillierten Ausführungen in die beiden Fragebogen eingefügt.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatsschreiberin:

Mario Fehr

Dr. Kathrin Arioli





Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Regierungsrat Kanton Zürich

8090 Zürich

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Datenerhebung

Daten, die im Rahmen des automatisierten Fahrens von Herstellern und privaten Diensteanbietern erhoben werden, könnten auch zur Verbesserung der Verkehrslenkung durch Bund und Kantone genutzt werden. Es wäre durch den Bund zu prüfen, ob die Hersteller und Diensteanbieter gestützt auf eine zu schaffende Rechtsgrundlage verpflichtet werden können, bestimmte Daten in Echtzeit mit dem Bund zu teilen.

Umsetzung und Inkraftsetzung (Art. 47 AFV)

Den Kantonen ist genügend Zeit zur Umsetzung einzuräumen. Neben der Bereitstellung der erforderlichen Mittel und dem Aufbau der nötigen neuen Fachkompetenzen müssen auch die Aufgaben und Zuständigkeiten im kantonalen Recht geregelt werden. Falls dafür Erlasse auf Gesetzesstufe zu ändern sind, ist fraglich, ob die gemäss den Erläuterungen geplante Inkraftsetzung der neuen Verordnung im ersten Quartal 2025 für die Kantone realistisch ist.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?			
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
In Art. 2 Bst. d AFV ist das Wort «zumindest» zu entfernen. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke umfasst, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.			
4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			
In Art. 6 Abs. 2 Bst. b AFV ist zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschäden, sondern auch Unfälle mit Sachschaden eine Gefährdung darstellen können. Sonst ist es unklar, ob solche Fälle unter Bst. c fallen oder nicht.			

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. Art. 7 Abs. 4 Bst. d AFV ist entsprechend anzupassen.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gemäss Art. 8 Abs. 2 AFV dürfen die vom Managementsystem erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für das Managementsystem nach Abs. 1 ungültig wird. In Bezug auf führerlose Fahrzeuge ist diese Bestimmung unklar. Gemäss den Erläuterungen führt ein abgelaufenes Zertifikat bei führerlosen Fahrzeugen zur Stilllegung, weil sie ohne Automatisierungssystem nicht funktionstüchtig sind. In Art. 8 AFV wird die Stilllegung hingegen nicht erwähnt. Es ist unklar, ob solche Fahrzeuge (von der Polizei) stillgelegt werden müssen und wie Behörden Kenntnis vom Ablauf eines Zertifikats erhalten.		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Ob es richtig ist, vorläufig auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden. Ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den		

	Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich weisen. Zumindest sollte diese Entwicklung im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren beobachtet werden.
--	---

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung des Fahrzeughalters gemäss Art. 14 Abs. 1 AFV an das ASTRA funktionieren wird. Die Polizei wird zudem nicht alle Unfälle erfassen und ans ASTRA melden können, da eine Meldung an die Polizei gemäss Art. 51 SVG nur bei Personenschäden zwingend ist.		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Der Kanton als Zulassungsbehörde sollte vom ASTRA in den Entscheid, ob eine amtliche Prüfung durchzuführen ist, einbezogen werden. Bis zur erfolgten Nachprüfung sollte das Fahrzeug ausser Verkehr gesetzt werden müssen. Dies ist ausdrücklich zu regeln.

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir schlagen vor, in Art. 18 Bst. c "nicht amtliche" weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sind unklar. Einerseits hat der Fahrzeugführer bei aktiviertem Automatisierungssystem das Fahrzeug und den Verkehr <i>nicht dauernd</i> zu überwachen, muss aber bereit bleiben, die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder selber zu übernehmen (Art. 22 Abs. 2 AFV). Andererseits muss er die Bedienung wieder selber ausüben, wenn er entweder vom Automatisierungssystem dazu aufgefordert wird oder wenn er erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigende Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist (Art. 22 Abs. 3 AFV). Damit ist unklar, ob das kurzzeitige Abwenden vom Verkehrsgeschehen und z.B. das Schreiben eines SMS zulässig ist oder ob die ständige Aufmerksamkeit des Fahrers auf das Verkehrsgeschehen verlangt wird. In den Erläuterungen wird dieser Widerspruch nicht abschliessend geklärt.</p> <p>Die Pflichten der Lenkenden bei erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sind konkret und eindeutig zu umschreiben. Sowohl für die Fahrzeuglenkenden als auch für die Verkehrsvollzugspolizei muss klar sein, was zulässig ist und was nicht.</p>		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetzeswortlaut bzw. dem Wortlaut der AFV und den Erläuterungen. Gemäss Art. 25b Abs. 2 SVG dürfen Automatisierungssysteme für Parkflächen nur auf Verkehrsflächen vorgesehen werden, die vom übrigen Verkehr sowie von Fussgängern und Radfahrenden abgegrenzt sind. In den Erläuterungen (Seiten 8 Mitte und 33 unten) wird jedoch von Mischverkehr ausgegangen, d.h. es dürfen auf diesen Verkehrsflächen auch von Menschen gesteuerte Fahrzeuge und Fussgänger verkehren.

Sofern auf dieser abgegrenzten Parkfläche keine Personen oder Fahrzeuge verkehren und es sich um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, ist das SVG nicht anwendbar (keine öffentlichen Verkehrsflächen). Entsprechend ist es fraglich, ob diese Parkflächen über das Strassenverkehrsrecht zu regeln sind. Parkflächen für das automatisierte Parkieren können über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Art. 28 AFV verlangt für den Betrieb einer Parkierungsfläche für automatisiertes Parkieren eine Genehmigung des Kantons. Der Behörde sollte auch ermöglicht werden, nötigenfalls zusätzliche Sicherheitsauflagen zu erlassen. Es stellt sich deshalb die

	<p>Frage, ob anstelle einer Genehmigungs- nicht eine Bewilligungspflicht einzuführen ist.</p> <p>Nach Art. 29 Abs. 1 Bst. a AFV muss eine Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren von den übrigen Fahrbahnen, den Trottoirs sowie den Fuss- und Radwegen abgegrenzt sein. Es ist unklar, ob dies bauliche Massnahmen verlangt oder ob Markierungen genügen.</p>
--	--

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Gemäss Art. 44 Abs. 1 Bst. j und k AFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 AFV strafbar. Halter können auch juristische Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von juristischen Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind.</p>		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Gemäss Art. 35 Abs. 2 AFV müssen während der Ausübung der Tätigkeit als Operatorin oder Operator oder als Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, die Anforderungen an die Fahrfähigkeit erfüllt sein. Die Tätigkeit darf nicht unter Alkoholeinfluss ausgeübt werden. Damit klar ist, welche Grenzwerte gelten, sollte in AFV auf Art. 2a VRV verwiesen werden.</p> <p>Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle von Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss einer Operatorin oder eines Operators sodann nur schwer möglich, weil die Überwachung vom Büro aus erfolgt. Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog der ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.</p> <p>Bezüglich der Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 AFV ist in Art. 44 Abs. 1 Bst. I AFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotenzial unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen.</p> <p>Bezüglich Strafbarkeit von alkoholisierten Operatorinnen und Operatoren ist gemäss Art. 44 Abs. 2 Bst. j AFV nur eine Übertretung vorgesehen. Auch diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotenzial unangemessen. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen.</p>		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es sollte eine Bewilligung eingeholt werden müssen, nicht nur eine Genehmigung. Mit der Bewilligung können auch Auflagen verknüpft werden, mit der Genehmigung nicht (vgl. Bemerkungen zu Frage 28).</p> <p>Art. 39 Abs. 4 AFV sollte ersatzlos entfernt werden. Sämtliche Voraussetzungen nach Abs. 3 sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können.</p>
--	--

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt, fehlt. Der Hinweis auf Art. 11 StGB in den Erläuterungen dürfte nicht genügen. Zudem weist der erläuternde Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. Seite 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht richtigerweise darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln und im Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig.</p> <p>In Art. 44 AFV werden verschiedene Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich bei allen um blosser Übertretungen, welche mit höchstens Fr. 10 000 Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotenzial der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des automatisierten Fahrens zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 Bst. g AFV).</p> <p>In den Erläuterungen wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Diesbezüglich ist zu erwähnen, dass Art. 143^{bis} StGB (unbefugtes Eindringen in ein Datenverarbeitungssystem) zwar einen Straftatbestand vorsieht, dieser jedoch keinen Bezug zur Gefahr der Verkehrsteilnehmer herstellt. Im SVG sollte deshalb ein Spezialstrafatbestand geschaffen werden.</p> <p>Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG-Strafbestimmungen möglich ist, z. B. wenn die Bedienung des Fahrzeugs trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt. Die Konkurrenz zu den Straftatbeständen des SVG ist zu klären.</p> <p>Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.</p>		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es stellt sich die Frage, woraus hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen die entsprechende Parkierungsfläche zugelassen ist.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob zusätzlich ein Verbotssignal für Fussgänger und nicht zugelassene Fahrzeugführer notwendig ist. Gemäss Gesetz und Verordnung ist auf automatisierten Parkierungsflächen kein Mischverkehr zugelassen (die Erläuterungen stehen diesbezüglich im Widerspruch zum Gesetzes- und Verordnungstext).</p>		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Nach einer Phase der Einführung solcher Fahrzeuge und dem Vorliegen von genügend Erfahrungswerten soll die Umstellung auf die Periodizität gemäss den heute für andere Fahrzeuge geltenden Regeln geprüft werden.</p>		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Regelung setzt voraus, dass die entsprechenden Kenntnisse den Bewerberinnen und Bewerbern zwingend vor der Theorieprüfung vermittelt werden müssen. Diese Wissensvermittlung sollte sinnvollerweise im Rahmen des Verkehrskundeunterrichts erfolgen. Entsprechend müsste dieser neu schon vor der Theorieprüfung stattfinden, was eine Anpassung von Art. 18 VZV nötig macht.

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK

per E-Mail (in Word und PDF) an:
svg@astra.admin.ch

RRB Nr.: 68/2024
Direktion: Sicherheitsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

31. Januar 2024

**Vernehmlassung des Bundes: Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und
Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr
auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kantons Bern dankt Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

1. Grundsätzliches

Der Regierungsrat erachtet die Änderungen grundsätzlich als begrüssenswert. Zur Verordnung über Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) hat der Regierungsrat keine Bemerkungen anzubringen, weshalb er auf das Ausfüllen des Fragebogens verzichtet.

Zur Verordnung über das automatisierte Fahren hat der Regierungsrat bei einigen der vorgeschlagenen Anpassungen Vorbehalte beziehungsweise Änderungswünsche. Sie finden diese im beiliegenden Fragebogen.

Die Regierung vermisst in der Vorlage zum automatisierten Fahren Erläuterungen oder gar Bestimmungen, die festlegen, dass kein Anspruch der künftigen Bewilligungsnehmer auf Anpassung der Strasseninfrastrukturen besteht. Der Regierungsrat geht vermutungsweise davon aus, dass zumindest in einer Anfangsphase die Funktionsweise von selbstfahrenden Fahrzeugen auch stark von der Strasseninfrastruktur abhängen dürfte (Bodenmarkierungen, keine Baustellen, temporäre Umleitungen/Signalisationen etc.) bis die Systeme ausreichend trainiert sind. Es wäre daher wünschenswert, wenn sich die Vorlage dazu äussern würde, dass solche allfälligen, wohl meist temporären Infrastrukturbegehren nicht auf Kosten des Strasseneigentümers eingefordert werden können, falls die Funktionsweise der Fahrzeuge diese erfordern würden. Obwohl solche Einschränkungen auch in der Bewilligung ausgeschlossen werden können, wäre eine explizite rechtliche Verankerung nützlich, um Klarheit zu schaffen.

2. Anträge

2.1 Antrag 1 (Erweiterung Prüfungsanforderungen)

Sowohl für das Führen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem als auch für selbstfahrende Fahrzeuge müssen die Prüfungsanforderungen erweitert werden.

2.2 Begründung

Künftig soll die Führerprüfung auch die Existenz und die Funktionsweise von Automatisierungssystemen beinhalten. Der Regierungsrat begrüsst dies explizit. Er erachtet das Fahren mit (teil)automatisierten Fahrzeugen als grundsätzliche Änderung im Strassenverkehrsbereich mit neuen Rechten und Pflichten, auf die sich die Lenkenden entsprechend ausrichten müssen. Es ist daher angezeigt, Lenkende von künftigen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem nicht nur durch die Bedienungsanleitung zu instruieren, sondern diese Fertigkeiten der Fahrzeugübergabe und -übernahme (autonomes Fahren) bei allen Lenkenden zu verifizieren.

2.3 Antrag 2 (Beschreibung der Zusammenarbeit)

Die Zusammenarbeit zwischen Hersteller, Betreiber und Behörden von selbstfahrenden Fahrzeugen sind ausführlicher zu beschreiben, bzw. zu regeln.

2.4 Begründung

Die Pflichten der Herstellenden und Betreibenden selbstfahrender Fahrzeuge sollten aus Sicht des Regierungsrates ausführlicher beschrieben werden. Die klassischen Mischverkehrsverhältnisse in der Schweiz erfordern rasche, klar abgestimmte Verantwortlichkeiten und Zusammenarbeitsformen zwischen den Beteiligten, z.B. im Fall von Zwischenfällen. Es geht unseres Erachtens aus der Vorlage zu wenig klar hervor, welche Pflichten ein Betreibender eines selbstfahrenden Fahrzeuges hat z.B. in Bezug auf die zur Verfügung Stellung eines Operators nach einem Unfall oder der Einbezug des Herstellers, wenn die Schulung allenfalls mangelhaft war oder wie die geplanten Fahrrouten trainiert werden können. Zudem ergeben sich aus dem Fragebogen div. ungeklärte Zuständigkeitsfragen bei den Behörden (Bund/Kantone).

3. Weiteres

Der Regierungsrat sieht darüber hinaus auch Herausforderungen, die erst nach der Verabschiedung der finalen Verordnungstexte angegangen werden können. Namentlich wird zu prüfen sein, inwiefern kantonale Rechtsgrundlagen anzupassen sind, und mit welchen personellen Mitteln die zusätzlichen Aufgaben bewältigt werden können. Zusätzliches Personal ist dafür aktuell nicht eingeplant.

Abschliessend verweist der Regierungsrat auf eine Passage im erläuternden Bericht zu Artikel 18 (vgl. dazu erläuternder Bericht AFV, S. 25). Der Regierungsrat wurde von der Datenschutzaufsichtsstelle des Kantons Bern darauf hingewiesen, dass es sich bei den im Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Ereignissen um Personendaten im Sinne von Art. 5 Bst. a DSG handelt,

solange die Daten einem/einer bestimmbaren Fahrzeughalter/in oder Fahrzeugführer/in zugeordnet werden können. Der Regierungsrat bittet um Prüfung und allfällige Anpassung der entsprechenden Passage.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Philippe Müller
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatschreiber

Verteiler

- Datenschutzaufsichtsstelle des Kantons Bern
- Sicherheitsdirektion
- Bau- und Verkehrsdirektion

Beilagen

- Fragebogen (AFV)



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Regierungsrat des Kantons Bern
Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Für die Kontrollbehörden müssen relevante Daten für die Aufklärung von Verkehrsunfällen und anderen Straftaten ohne grossen Aufwand und andere juristische Hindernisse erhältlich sein.

Da vollständig autonom verkehrende Fahrzeuge keinen Lenkenden vor Ort haben, müssen sie von der Polizei oder im Auftrag der Polizei (wohl mittels elektronischen Möglichkeiten) angehalten bzw. kontrolliert werden können. Dies auch gegen den Willen der Fahrzeuginsassen bzw. ohne Mitwirkung des Operators. Dies ist erforderlich, um im Einzelfall gefährliche Situationen abwenden zu können für Fahrzeuginsassen oder Dritte.

Die benötigten Ressourcen für die zusätzlichen Aufgaben des Kantons sind aktuell nicht vorhanden und müssen zuerst beantragt werden. Dies ist bei den Auswirkungen auf die Kantone zu ergänzen.

Der Begriff «AFV» ist beim Bund bereits in Gebrauch (automatische Fahrzeugfahndung und Verkehrsüberwachung BAZG)

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: In der Fachwelt spricht man von Automatisierungsstufen 1-5. Autonomes Fahren: 5 Level zum selbst fahrenden Auto (adac.de) Level 1: assistiertes Fahren Level 2: teilautomatisiertes Fahren Level 3: hochautomatisiertes Fahren Level 4: vollautomatisches Fahren Level 5: autonomes Fahren In der Verordnung werden nur 3 Stufen verwendet und es ist nicht klar, welchem Level diese eindeutig zugeordnet werden können. Eine Präzisierung wäre sinnvoll, damit eine eindeutige Zuordnung und eine Vergleichbarkeit mit Bestimmungen der EU möglich sind.</p>		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: ev. Abs. 4a mit Sonneneinstrahlung, Schneefall, Eisglätte, ergänzen. Zudem müssen die Informationen für die VerkehrsexpertInnen effizient einsehbar sein.</p>		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die entsprechende Fahrzeugart muss eindeutig darauf hinweisen, dass es sich um ein führerloses Fahrzeug handelt.</p>
--	--

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich Ja Es stellt sich die Frage nach der Verhältnismässigkeit (Stichwort «gläserner Fahrzeugfahrende» contra Datenschutz).	

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zuständigkeit für die Feststellung dieses Zustandes ist klar zu regeln. Die Prüfung der Gültigkeit soll nicht bei den Kantonen sein.	

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Abgabe eines Fahrzeuges mit einem Automatisierungssystem anlässlich der periodischen Fahrzeugprüfung muss effizient geregelt sein. Besitzen die Fahrzeuge einen Prüfungsmodus? Die Detailfragen für die praktische Führerprüfung müssen noch geregelt werden.	

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Regelung sollte erweitert werden. Es muss mindestens eine umfangreiche Instruktion, allenfalls mit einem Attest geben. Idealerweise ist jedoch sogar eine neue / zusätzliche Prüfung erforderlich auch für Personen, die altrechtliche Kategorien besitzen und Fahrzeuge führen wollen, die automatisiert verkehren. Hier einzig auf eine minimale Instruktion der Hersteller zu vertrauen, greift zu kurz. (vgl. unten Prüfungen). Detailfragen für die praktische Führerprüfung müssen geregelt werden.		
12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zur Typengenehmigung muss für Verkehrsexperten effizient gestaltet sein.		
13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja: Es muss aber vermieden werden, dass unterschiedliche Stellen, Halter/Halterin, Polizei, Strassenverkehrsamt mit unterschiedlichen Fristen den gleichen Fall melden. Besser wäre hier eine zentrale Meldestelle. Abs.1 scheint schwierig: Wie soll die Halterin/der Halter dem ASTRA direkt eine Meldung machen?		

<p>Wahrscheinlich müssten diese Fristen auch auf dem Fahrzeugausweis, analog zur Meldung «Adresswechsel innert 14 Tg.» vermerkt werden.</p> <p>Die Frist von 14 Tagen ist unter Umständen zu knapp bemessen. Dies, da nebst der Tatbestandaufnahme allenfalls eine Fahrzeuguntersuchung vorgenommen werden muss, um eine korrekte Meldung erstellen zu können. Verzögert sich diese zB auf Grund von Quarantänezeiten oder Beizug des Fahrzeugherstellers, ist die Einhaltung der Frist kaum möglich.</p> <p>Alternativ könnte vorgeschrieben werden, dass das Fahrzeug selber direkt eine entsprechende Mitteilung machen muss. Analog dem bereits «automatischen Notruf», welcher die Einsatzkräfte an den Unfallort ruft, könnte ein automatisches System bei Unfall direkt eine zentrale Stelle informieren.</p> <p>eCall: So funktioniert das automatische Notrufsystem (adac.de)</p> <p>Definition der Meldung und dessen Umfang müssen geklärt werden und die Meldung muss über eine Bundesapplikation erfolgen.</p>
--

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen muss zwecks Erfahrung und Informationsaustausch in einer ersten Phase durch die Kantone erfolgen. In einer späteren Phase und bei grosser Verbreitung solcher vollautonomer Fahrzeuge ist eine Delegation denkbar.		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die relevanten Daten müssen einfach und unbürokratisch von den Berechtigten erhoben werden können. Es muss angestrebt werden, dass zur Datensicherung ein einheitliches Tool verwendet werden kann (Bsp. analog BOSCH CDR Kit). Alternativ sollen die Daten vom Hersteller in einer verständlichen Art und Weise der berechtigten Behörde zur Verfügung gestellt werden müssen.</p> <p>Existiert bereits ein Gerät, um den Fahrmodusspeicher auszulesen?</p>	
--	--	--

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. oben. Art. 19 Abs 4 sollte dahingehend ergänzt werden, dass Daten, die für Nachprüfungen relevant sind und vom ASTRA direkt einverlangt wurden auch wieder an die Kantone zurückfliessen.</p>	

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, es muss aber eine «Verschrottungsmeldung» an das Strassenverkehrsamt gehen, damit eine Neuzulassung nicht mehr möglich ist.</p>	

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zeithorizont ist grosszügig. In Anlehnung an die möglichen Straftatbestände dürften 5 Jahre ausreichen.</p>	

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Unterscheidung zwischen normalen Parkplätzen und «speziell markierten Flächen innerhalb von Parkierungsflächen» kann zu Verwirrung führen. Schon heute werden Fahrzeuge autonom auf normalen Parkplätzen geparkt. Auch die Einschränkung «keine Personen oder Tiere im Fahrzeug beim Parkvorgang» ist nicht abschliessend nachvollziehbar, zumal bei der Wiederbesteigung des Fahrzeuges Personen und Tiere im «Parkraum» unterwegs sein würden. Art. 24 würde die heute geltende Praxis unnötig einschränken.</p> <p>Hier ist eine Anlehnung an die europäische Regelung wichtig.</p>		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wobei sich die Frage stellt, ob nicht alle Parkplätze, auch manuell befahrene zugewiesen werden müssten. Wie funktioniert es generell mit dem Mischverkehr?</p> <p>Der Kanton soll vor allem in einer Anfangsphase die Möglichkeit haben, auch bei bestehenden Parkplätzen mitzuentcheiden, welche Parkplätze für das automatisierte Parkieren geeignet sind (Bewilligungspflicht) bzw. welche Anforderungen zu erfüllen sind, um selbstfahrende Parkvorgänge zu ermöglichen. Beispielsweise sollen dadurch gefährliche Situationen für Kinder, Beeinträchtigungen für den öffentlichen Verkehr oder weitere spezifische Verkehrssituationen gebührend berücksichtigt werden können.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich einverstanden. Wie ist der «Grau-Import» (kein Generalimporteur) geregelt? In diesem Fall müsste auch der Hersteller in die Verantwortung genommen werden.		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie kann die verladende Person verifiziert werden?		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nein. Der Fahrzeugausweis von solchen Fahrzeugen ist lediglich elektronisch auszufertigen bzw. im IVZ zu hinterlegen und bedarf keines «Papiernachweises». Hingegen ist eine Kennung von aussen gut lesbar anzubringen (inkl. Nennung im System, wo diese zu finden ist). Dies könnte in Form eines QR Codes, oder der Fahrgestellnummer o.ä. erfolgen. Zudem wäre zu prüfen, ob selbstfahrende Fahrzeuge nicht mit speziellen Kontrollschildern versehen werden sollten. Zentral ist, dass die Daten vor Ort abrufbar sind.		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es kann in Frage gestellt werden, warum ein Operator ohne physische Lenkmöglichkeit des Fahrzeuges einen entsprechenden Führerausweis besitzen muss. Vielmehr ist es wichtig, dass er mit den entsprechenden Hilfsmitteln das Fahrzeug sicher bewegen kann. Dies wäre allenfalls vor der ersten «produktiven» Inbetriebnahme in einer Art Führerprüfung (eine Expertin/ein Experte fährt in gesteuertem Fahrzeug mit und ein zweiter Experte/ zweite Expertin beobachtet den Operator an seinem Arbeitsort) zu überprüfen. Somit erhält sie/er die Bewilligung ein Fahrzeug auf einer bestimmten Strecke zu führen. Insbesondere bei Mischverkehr.

Zudem ist es wichtig, dass Operatoren bezüglich ihrer Fahrfähigkeit dieselben erhöhten Anforderungen wie Berufsschauffierende zu erfüllen haben. Entsprechend wäre es hilfreich z.B. die Promillegrenze zu präzisieren.

Weiter stellt sich die Frage, wie die Fahrfähigkeit des Operators zeitnah überprüft werden kann, auch mit Blick auf die geltenden Ruhezeiten etc.

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, dies müsste im aktuellen Fahrzeugausweis unter Bemerkungen aufgeführt und entsprechende Codes müssten bereitgestellt werden oder vorzugsweise bei der Typengenehmigung hinterlegt sein.		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, ev. präzisieren, ob dies direkt mit Niederlassung / Wohnsitz in der Schweiz möglich ist oder erst nach einer gewissen Frist. Eine Frist würde ein Missbrauchspotential seitens der Zulassungsstelle verringern (analog von Zulassung von «gebrauchten Neuwagen» aus dem Ausland zur Umgehung von CO2 Sanktionen).		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sollte nur eine zentrale Veröffentlichung geben und nicht auf allen Stufen (Bund oder Kanton), zumindest in einer Anfangsphase. Die Bewilligungen sollen zudem auch nach Ablauf einsehbar sein. (z.B. für Bedenken, die nach Ablauf gemeldet werden) Es soll in der Kompetenz der Kantone liegen, ob und in welchem Rahmen eine Publikation erfolgt.		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Unseres Erachtens ist wie bei anderen Straftatbeständen zwischen fahrlässig und vorsätzlich begangenen Delikten zu unterscheiden. Entsprechend müsste auch zwischen Übertretungs- und Vergehenstatbeständen unterschieden werden.

Art. 44 Abs.1 b: schützt Unwissenheit vor Strafe? Unabhängig, ob eine Person es weiss oder nicht, sollte in diesem Fall eine Busse möglich sein.

Art. 44 Abs 1 h: wo liegt die Problematik, dass Personen / Tiere sich beim Parkvorgang im Fahrzeug befinden? (Widerspruch aussteigen/einsteigen, vgl. oben)

Fraglich bzw. nicht realistisch ist wohl, dass die kantonale Strafverfolgungsbehörde gegen internationale Hersteller vorgeht – eine internationale Strafverfolgung scheint nicht umsetzbar.

Den Artikel in Anlehnung an die Strafbestimmungen des SVG müssen komplett neu formuliert werden.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Ja. Der Kanton Bern möchte in dieser Begleitgruppen unbedingt vertreten sein.

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die angedachte Signalisation dürfte mit zunehmenden selbstparkierenden Fahrzeugen um weitere Signale ausgebaut werden müssen, um beispielsweise auf Mischverkehr aufmerksam zu machen.

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine jährliche Prüfung scheint angemessen, Prüfungsumfang bzw. Prüfungsinhalt sind jedoch noch zu unbestimmt.</p> <p>Gibt es keine Möglichkeit durch periodisches Senden von spezifischen Fahrzeugdaten durch das Fahrzeug, die Konformität jährlich, ohne zwingenden Termin beim SVSA, zentral freizugeben und die periodischen Kontrollen im gleichen Intervall, wie bei herkömmlichen Fahrzeugen bei den Strassenverkehrsämtern weiterzuführen? Vergleichbar mit Softwareupdates und entsprechender Freigabe. (Risikoorientierte verkürzte Prüfintervalle)</p>		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Für BesitzerInnen altrechtlicher Kategorien sollte dies beim Führen von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen ebenso gelten. Mindestens ist eine erweiterte Instruktionspflicht der Hersteller, allenfalls mit Nachweis (Attest) vorzusehen, der die Kenntnisse für bestehende Lenkende nachweist. Der überarbeitete Verkehrskundekurs, der wesentliche Teile der FAS zum Inhalt haben wird, muss neu vor der BTP absolviert werden.</p>		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Für BesitzerInnen altrechtlicher Kategorien sollte dies beim Führen von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen ebenso gelten. Mindestens ist eine erweiterte Instruktionspflicht der Hersteller, allenfalls mit Nachweis (Attest) vorzusehen, der die Kenntnisse für bestehende Lenkende nachweist.</p>		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Für BesitzerInnen altrechtlicher Kategorien sollte dies beim Führen von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen ebenso gelten. Mindestens ist eine erweiterte Instruktionspflicht der Hersteller, allenfalls mit Nachweis (Attest) vorzusehen, der die Kenntnisse für bestehende Lenkende nachweist.</p>		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpiлот und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Für BesitzerInnen altrechtlicher Kategorien sollte dies beim Führen von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen ebenso gelten. Mindestens ist eine erweiterte Instruktionspflicht der Hersteller, allenfalls mit Nachweis (Attest) vorzusehen, der die Kenntnisse für bestehende Lenkende nachweist.</p>		

Justiz- und Sicherheitsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 59 17
jsdds@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)

per E-Mail
svg@astra.admin.ch

Luzern, 15. Januar 2024

Protokoll-Nr.: 48

**Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und
Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den
Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates danken wir Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns zum titelerwähnten Geschäft wie folgt:

Neue Technologien eröffnen zahlreiche Möglichkeiten und auch Chancen, die Mobilität in Bezug auf die Strassenkapazität, eine flächeneffiziente Verkehrsabwicklung und die Verkehrssicherheit nachhaltig mitzugestalten. Neue Systeme können die Menschen in ihrer Mobilität sinnvoll unterstützen, ihnen aber nicht die Verantwortung abnehmen. Vor diesem Hintergrund begrüssen wir grundsätzlich die vorgesehene Konkretisierung der im Frühjahr durch das Bundesparlament verabschiedeten SVG-Normen durch die AFV sowie die ÖStFV.

Zu Kritik Anlass geben allerdings insbesondere die anspruchsvollen Prüftätigkeiten von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen sowie führerlosen Fahrzeugen, welche auf die kantonalen Zulassungsbehörden zukommen. Dies gilt ebenso hinsichtlich Bewilligungen von Einsatzbereichen von führerlosen Fahrzeugen. Die kantonalen Zulassungsbehörden verfügen nicht über die nötigen Ressourcen und Fachkenntnisse, um diese Aufgaben zu bewältigen. Als Alternative ist vielmehr angezeigt, dass die Überprüfung von markenspezifischen Fachbetrieben durchzuführen ist, welche die Funktionstüchtigkeit des Automatisierungssystems zu Händen der Zulassungsbehörden zu bestätigen haben. Für die Nachprüfung führerloser Fahrzeuge ist der Ansatz zu verfolgen, dass der Fahrzeughersteller verpflichtet wird, die definierten Angaben jährlich dem zentralen Fahrzeugregister zu liefern.

Im Weiteren in Frage zu stellen ist das Ausmass der Entlastung der fahrzeugführenden Person bei aktiviertem Automatisierungssystem. Unfallzahlen belegen, dass die Unaufmerksamkeit/Ablenkung ein Schwerpunktthema ist. Problematisch ist dabei gerade und insbesondere die Zeitspanne zwischen der «Beobachtungsphase» und dem Zeitpunkt, bis die fahrzeugführende Person wieder in der Lage ist, die Fahrzeugbedienung vollumfänglich selbst auszuüben. Zu bemängeln ist ferner die fehlende klare Zuweisung der Verantwortlichkeiten an Operatoreninnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen.

In diesen Punkten besteht aus unserer Sicht klarerweise Nachbesserungsbedarf. Unsere spezifischen Bemerkungen u.a. hierzu entnehmen Sie den Fragebogen.

Freundliche Grüsse



Ylfete Fanaj
Regierungsrätin

Beilagen:

- Fragebogen AFV
- Fragebogen ÖStFV



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Regierungsrat des Kantons Luzern

vertreten durch:

Justiz- und Sicherheitsdepartement
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die heutigen Verkehrsverhältnisse stellen hohe Anforderungen an die Fahrzeuglenkenden und die übrigen Verkehrsteilnehmenden. Neue Technologien eröffnen zahlreiche Chancen die Mobilität in Bezug auf die Strassenkapazität und die Verkehrssicherheit nachhaltig mitzugestalten. Neue Systeme können die Menschen in ihrer Mobilität sinnvoll unterstützen, ihnen aber nicht die Verantwortung abnehmen.

Wir begrüßen, dass sich die Vorlage aktiv mit dem Datenschutz auseinandergesetzt hat und dass den datenschutzrechtlichen Vorgaben in der AFV Rechnung getragen wird.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

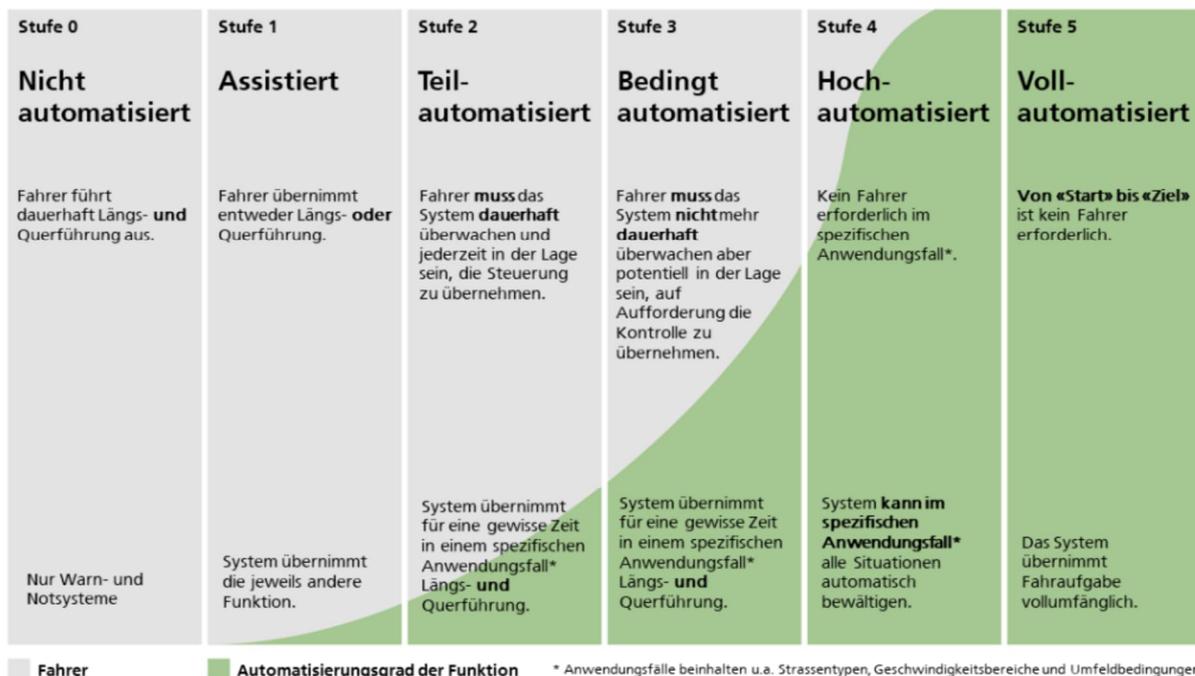
3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Definition der Begriffe ist grundsätzlich nachvollziehbar und klar.

Vorstellbar wäre ebenfalls eine Begriffsdefinition nach folgender Tabelle, womit die Begrifflichkeiten «Bedingt automatisiert» und «Vollautomatisiert» zur Anwendung gelangen würden:



Grafik: Verband der Automobilindustrie, Berlin, 2016. Definitionen: ASTRA nach SAE J3016 JUN2018 (https://sae.org/standards/content/J3016_201806/)

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In der Praxis kann regelmässig festgestellt werden, dass die unterschiedlichen Ausführungen der Fahrzeugmodelle die Fahrzeuglenkenden überfordern und diese durch die Bedienung abgelenkt werden. Gerade Personen mit wenig Fahrpraxis oder Personen, die verschiedene Fahrzeuge lenken, sind besonders betroffen. Die neue Technik darf nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen.

Grundsätzlich sind die Anforderungen umfangreich beschrieben und aufgeführt. Empfehlenswert wäre jedoch, Art. 3 Abs. 1 Bst. e noch wie folgt zu ergänzen:
«einfach und einheitlich zu bedienen sein»

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aus unserer Sicht fehlt allerdings in Absatz 4 als wesentlicher Faktor das Erkennen anderer Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger, Fahrradfahrer, andere Motorfahrzeuge, Wildtiere, etc.

Fraglich ist, wie von der Kontrollbehörde auf einfache Art und Weise der bauartbedingte Einsatzbereich gemäss Typengenehmigung erkannt und überprüft werden kann.

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Abweichung von Art. 3b Abs. 1 VTS macht Sinn, um einer Lageraufstockung mit importierten Fahrzeugen bei der Ankündigung von neuen Vorschriften nicht Vorschub zu leisten.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Unter bestimmten Voraussetzungen macht die eingeräumte Kompetenz des UVEK zur Nachrüstpflicht für bereits in Verkehr gesetzte Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem absolut Sinn.

Art. 6 bedarf jedoch noch einer Überarbeitung und Präzisierung:

Art. 6 Abs. 1 Bst a

Der Begriff «verhältnismässig» führt in diesem Kontext zu Unklarheiten in Bezug auf die Nachrüstpflicht und schafft Unsicherheiten bei der Anschaffung eines Fahrzeuges mit Automatisierungssystem. Eine beispielshafte Aufzählung des Begriffs der Verhältnismässigkeit könnte da Abhilfe schaffen.

<p>Art. 6 Abs. 2 Bst. b Ist ein Motorfahrzeug an einem Unfall mit Personenschaden als Verursacher beteiligt, ist oft die fahrzeuglenkende Person selbst der Auslöser. Art. 6 Abs. 2 ist deshalb dahingehend zu präzisieren: «einen Unfall mit Personenschaden verursacht hat <i>und andere Ursachen ausgeschlossen werden können</i>»</p> <p>Auch Unfälle mit reinen Sachschäden können eine Gefährdung darstellen. Wir schlagen daher vor, Art. 6 Abs. 2 Bst. b auch diesbezüglich noch entsprechend zu ergänzen.</p>
--

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Allerdings müsste aus unserer Sicht der unbestimmte Begriff "Notfall"(in Art. 7) konkretisiert werden. Denn darunter wird je nach Auslegung eine andere Situation verstanden.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich sind wir mit der Regelung einverstanden. Im Verordnungsentwurf wird aber nicht ausgeführt, wer für die Deaktivierung der Systeme verantwortlich ist und wie dies überwacht werden soll. Den kantonalen Zulassungsbehörden (Strassenverkehrsämter) fehlen dafür die Ressourcen und Fachkenntnisse. Wir schlagen daher vor, dies einer Bundesbehörde, beispielsweise der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST), zu übertragen.		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir schlagen vor, den Titel von Art. 9 wie folgt zu präzisieren: "Zur Verfügung stellen der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung". Es handelt sich in den meisten Fällen nicht um physische Akten, sondern um elektronische Dokumente oder Applikationen. Es fehlt der Hinweis, dass die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung mindestens in der Landessprache der fahrzeughaltenden Person abgegeben werden muss und jederzeit verfügbar sein muss. Ob die Umsetzung dieser Vorschrift in der Praxis realistisch ist, bleibe dahingestellt.		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bei Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem ist es von besonders hoher Bedeutung, dass die Anweisungen und Sicherheitshinweise des Herstellers beachtet werden. Solche beachtenswerten Hinweise in Herstellerangaben bzw. Bedienungsanleitungen gibt es aber noch viele mehr (bspw. Dachlast, Stützlasten, Achslasten, Bereifungen). Es wäre daher angebracht, dass ein allgemeiner Verhaltenshinweis in die Verkehrsregelnverordnung (VRV) aufgenommen wird und der Führer verpflichtend darauf hingewiesen wird, dass die Anweisungen und Sicherheitshinweise vom Fahrzeughersteller beachtet werden müssen.

Diese könnten, ähnlich wie bei Navigationssystemen, bei Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem in das EDV-System wie folgt implementiert werden: Ein Hinweis wird beim Systemstart eingeblendet und muss vom Führer manuell bestätigt werden.

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Allerdings muss der Zugang zu Typengenehmigungsdaten, sei es national oder international, für Verkehrsexperten und -expertinnen effizient sichergestellt sein.

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir sind skeptisch, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird.

Der unbestimmte Rechtsbegriff "erheblichen Sachschaden" in Abs. 1 Bst. b wird zudem in der Praxis Probleme bereiten. Wir schlagen daher vor, diesen genauer zu definieren, beispielsweise mittels Wertgrenze oder einer beispielhaften Auflistung "erheblicher" Schäden.

Die Bestimmungen nach Art. 51 Abs. 2 SVG sind weiterhin zwingend einzuhalten und Ereignisse nach Art. 14 Abs. 1 sind stets auch der Polizei zu melden.

Absatz 4 ist ersatzlos zu streichen. Die Kantone bzw. die Zulassungsbehörden verfügen nicht über die nötigen Ressourcen und Fachkenntnisse, um diese Aufgabe zu bewältigen. Wir schlagen als Alternative vor, dass die Überprüfung von markenspezifischen Fachbetrieben jährlich durchgeführt wird. Diese haben die Funktionstüchtigkeit des Automatisierungssystems zu Handen der Zulassungsbehörden zu bestätigen.

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Den kantonalen Zulassungsbehörden fehlen die notwendigen Fachkenntnisse, um sicherheitskritische Vorfälle mit führerlosen Fahrzeugen zu überprüfen (siehe auch unsere Antwort zu Frage 15). Wir schlagen vor, dass diese Überprüfungen von einer entsprechend spezialisierten und vom ASTRA entsprechend anerkannten Überprüfungsstelle, beispielsweise der SUST, vorgenommen werden.

Weiter ist in die Bestimmung aufzunehmen, dass diese Fahrzeuge bis zur erfolgten Überprüfung ausser Verkehr zu setzen sind.

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA

anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir verweisen auf die Antwort zu Frage 45.		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Allerdings ist zu beachten, dass im Rahmen der Fahrzeugprüfung ein Zugriff auf den Fahrmodusspeicher erforderlich sein kann. Wir schlagen daher folgende Ergänzung vor: e. Amtliche Tätigkeit der Zulassungsbehörden im Zusammenhang mit Fahrzeugprüfungen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Nicht nur bei gewerbsmässigem Handel, sondern auch bei einem privaten Fahrzeugwechseln (es gibt auch zahlreiche Nebenerwerbsbetriebe/«Hinterhofgaragen») sollten diese Vorschriften gelten. Die Weitergabe der Fahrzeuge unter Privatpersonen erachten wir als risikoreicher als von professionellen Anbietern.

Deshalb soll nicht nur wer gewerbsmässig verkauft, vermietet oder darüber einen Leasingvertrag abschliesst, verpflichtet werden, über die bestimmungsgemässe Bedienung des Automatisierungssystems aufzuklären, sondern jede Person, welche das Fahrzeuge weitergibt und/oder zum Gebrauch überlässt.

Wir schlagen weiter vor, dass bei jedem Fahrzeugstart die Instruktionen bestätigt werden müssen, wie dies bei Navigationssystemen bereits heute der Fall ist (siehe auch unsere Antwort zu Frage 11).

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Art. 22 Abs. 2 suggeriert der fahrzeugführenden Person, dass das System die Verantwortung für ein bestimmtes Fahrmanöver übernimmt. Unfallzahlen belegen jedoch, dass die Ablenkung / Unaufmerksamkeit ein Schwerpunktthema ist. Problematisch ist insbesondere die Zeitspanne zwischen der «Beobachtungsphase» und dem Zeitpunkt, bis die fahrzeugführende Person wieder in der Lage ist, die Fahrzeugbedienung zu 100 Prozent selbst auszuüben.

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir sind mit der Regelung grundsätzlich einverstanden (unter Berücksichtigung der Bemerkungen zu Frage 25).

Unklar ist aber, wieso sich bei aktiviertem System keine Personen oder Tiere im Fahrzeug befinden dürfen (Absatz 4).

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Verfügbarkeit von entsprechenden Parkierungsflächen ist in der Schweiz sehr eingeschränkt. Entscheidend ist, dass sich die fahrzeugführende Person bei der Nutzung des automatisierten Parkens selbst vergewissert, dass das System ohne Gefahr benutzt werden kann. Ein Automatisierungssystem zum Parkieren müsste grundsätzlich auch auf anderen Flächen funktionieren oder möglich sein.

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Unter Berücksichtigung der Bemerkungen zu Frage 25

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die vorgeschlagene Lösung führt dazu, dass mehrere parallele Verfahren für die gleiche Fläche bearbeitet werden müssen. Dies ist ineffizient. Gesuchsteller sollte nicht der Fahrzeughersteller, sondern der Betreiber des Parkierungssystems sein.

Der Fahrzeughersteller soll nur Anfragen von Betreibern der Parkierungsflächen bearbeiten und die erforderlichen Bestätigungen über die Funktion seiner Fahrzeuge darauf ausstellen müssen. Der je Marke individuelle Nachweis der Funktionstüchtigkeit ist als Beilage zum Gesuch zu verlangen (z.B. Bst. e (neu)). Die Bewilligungsbehörde hat so pro Parkierungsfläche nur eine Ansprechperson bzw. einen Gesuchsteller.

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das Anbieten von Schulungen ist zentral und unabdingbar.
--

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In diese Bestimmung sollte allerdings noch ein Querverweis zu Art. 30 SVG und Art. 73 VRV eingefügt werden.

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absatz 7 sollte allerdings angepasst werden:
--

Der Fahrzeugausweis sollte für die Kontrollorgane in jedem Fall im Fahrzeug zugänglich sein, kann aber ergänzend auch audiovisuell angezeigt werden. So kann bei einem Systemausfall oder bei starker Deformation trotzdem auf den Fahrzeugausweis mit den wichtigen Grunddaten zugegriffen werden.

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?
--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Operatorinnen und Operatoren nehmen eine zentrale Aufgabe wahr. Sie müssen entsprechend für ihre Aufgabe geschult werden. Das scheint mit den neuen Bestimmungen so erfüllt. Es fehlt jedoch die klare Zuweisung der Verantwortlichkeiten im Sinne von Art. 26 und Art. 31 SVG. Zudem muss die erwartete Reaktionszeit der Operatorinnen und Operatoren definiert werden.

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Beschränkung des Tätigkeitsverbots auf Alkoholeinfluss in Absatz 2 ergibt keinen Sinn, da auch Betäubungsmittel und Medikamente diese Tätigkeit beeinflussen können. Wir schlagen daher vor, den Satz wie folgt zu ändern: "Die Tätigkeit darf nicht in fahrunfähigem Zustand ausgeübt werden."

In dieser Form wären von der Ausbildungspflicht in Absatz 3 und 4 auch Verkehrsexperten und -expertinnen erfasst. Dieser Zusatzaufwand wäre aufgrund der kleinen Menge dieser Fahrzeuge nicht zu rechtfertigen. Wir schlagen daher vor, die Verkehrsexperten und -expertinnen von dieser Pflicht auszunehmen. Alternativ könnte vorgeschrieben werden, dass bei einer Fahrzeugprüfung entsprechend ausgebildete Personen anwesend sein müssen.

Operatorinnen und Operatoren sollten mindestens die Führerausweiskategorie B besitzen, auch für Fahrzeuge mit geringer zulässiger Geschwindigkeit.

Wir verweisen zudem auf unsere Bemerkungen zu Frage 32.

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Allerdings sollte in Art. 7 Abs. 1 Bst. c VTS auf diesen Artikel Bezug genommen werden.

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absatz 2 ist unnötig und daher zu streichen. Diese Informationen sind bereits in der Bedienungsanleitung festgehalten.

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Den Kantonen fehlen die Ressourcen und Fachkenntnisse, um derartige Bewilligungen auszustellen. Zudem besteht das Risiko, dass sich eine uneinheitliche Bewilligungspraxis etabliert. Wir schlagen daher vor, diese Aufgabe einer Bundesbehörde zu übertragen.

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir verweisen auf unsere Antwort auf Frage 37.

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Eröffnung des Entscheides sollte auch an die für die Umsetzung der Strassenvorschriften und Ereignisbewältigung zuständigen Polizeidienststellen erfolgen (analog der für die Zulassung zuständigen Behörde).

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Mit diesen Strafbestimmungen wird die Verletzung der wichtigsten Pflichten, welche nach der nAFV für den Betrieb von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem und von führerlosen Fahrzeugen vorgesehen sind, mit einer Strafe bzw. einer Busse bedroht. Wir sind daher grundsätzlich mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden, zumal sie auf der Verletzung von formulierten Pflichten basieren und damit wie im erläuternden Bericht ausgeführt, die Anwendung der Geschäftsherrenhaftung nach Art. 11 StGB und der Vertreterhaftung nach Art. 29 StGB ermöglichen, wenn die Straftaten im unternehmerischen Umfeld begangen werden, was häufig der Fall sein dürfte.</p> <p>Die nAFV sowie deren Straftatbestände geben aber zu folgenden Bemerkungen Anlass:</p> <p>Art. 44 Abs. 1 Bst. c nAFV ist interpretationsbedürftig formuliert. Art. 9 nAFV umfasst mehrere Pflichten und nicht nur die ausdrücklich in der Strafbestimmung erwähnte Pflicht, die Person, welcher ein Fahrzeug mit einem Automatisierungssystem überlassen wird, über das Vorhandensein eines solchen Systems zu informieren. Es stellt sich daher die Frage, ob gestützt auf den Verweis auf Art. 9 nAFV die weiteren Pflichten ebenfalls strafbewährt sein sollen oder nicht. Da im erläuternden Bericht zu Art. 9 nAFV darauf hingewiesen wird, dass der Zurverfügungstellung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung durch den Hersteller eine hohe Bedeutung für die richtige und sichere Verwendung des Automatisierungssystems zukommt, dürfte Strafbewährtheit der Verletzung dieser Pflicht ebenfalls beabsichtigt sein, lautet doch auch die Überschrift dieser Bestimmung auf «Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung».</p> <p>Gemäss dem erläuternden Bericht regeln die Strafbestimmungen der nAFV das strafbare Verhalten im Rahmen des automatisierten Fahrens nicht abschliessend, sondern sind auch die bestehenden Strafnormen im SVG und dessen Vollzugsverordnungen zu beachten. Erwähnt sind insbesondere Konstellationen, die zu einer Anwendung von Art. 97 Abs. 1 Bst. d SVG oder von Art. 93 Abs. 2 Bst. b SVG führen können. Nicht erwähnt ist allerdings das Verhältnis zu Art. 31 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 90 Abs. 1 oder Abs. 2 SVG. Hier besteht eine Unklarheit, ob die Strafbestimmungen nach nAFV, welche eine Bereitschaft zur jederzeitigen Übernahme der Fahrzeugbedienung auf entsprechende Aufforderung hin verlangen (z.B. Art. 44 Abs. 1 Bst. f und g) und insoweit als Teilgehalt der ansonsten nach Art. 31 Abs. 1 SVG umfassend geltenden Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflicht verstanden werden können, insoweit als lex specialis zu beurteilen sind, welche die Anwendung von Art. 90 Abs. 2 SVG ausschliessen.</p> <p>Nicht explizit erwähnt ist, dass Konstellationen wie zu befolgende Anordnungen von Ordnungskräften entweder speziell geregelt sind, indem eine Bereitschaft verlangt wird, solche Anordnungen befolgen zu können (vgl. erläuternder Bericht Seite 14: Lösung in Frankreich), oder vom Automatisierungssystem erkannt werden, wodurch dieses zur Übernahme der Fahrzeugbedienung auffordert.</p>		

Der Teilsatz "oder unter Alkoholeinfluss stehen" in der Strafbestimmung in Absatz 2 Bst. j ist in dieser Form überflüssig. Denn fahruntüchtig im Sinne von Art. 91 SVG ist auch, wer unter Alkoholeinfluss steht. Sollte für Operatorinnen und Operatoren ein totales Alkoholverbot (0.1 Promille) gelten, müsste dies explizit erwähnt werden (siehe auch unsere Antwort auf Frage 34).

Die Möglichkeit Administrativmassnahmen (Art. 16 ff. SVG) auszusprechen, müsste noch eingeführt werden.

Unklar ist, wie die Strafbarkeit von juristischen Personen geregelt wird. Wünschenswert wäre eine gesetzliche Grundlage, die es erlauben würde, bei Bedarf direkt gegen die juristische Person vorgehen zu können.

Ausserdem erscheint fraglich, ob die vorsätzlichen Handlungen gemäss Art. 44 Abs. 1 und Abs. 2 als Übertretungen angemessen bestraft werden, oder ob diese nicht als Vergehen ausgestaltet werden sollten (analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG).

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Präzisierung in Art. 45 Abs. 2 wird begrüsst.

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die je Fahrzeughersteller sehr individuelle (EDV-)technische Lösung ist von den Zulassungsbehörden nicht zu bewältigen. Mit zunehmender Anzahl solcher Fahrzeuge bindet die geplante jährliche Prüfung zudem enorme Ressourcen. Dies

<p>würde ein (unserer Ansicht nach unnötiger) Aufbau der Prüfkapazitäten voraussetzen. Fahrzeuge müssten aufgrund des für die Fahrzeugart abweichenden Prüfintervalls zudem ausgeschieden werden können.</p> <p>Vielmehr ist der Ansatz zu verfolgen, dass der Fahrzeughersteller verpflichtet wird, jährlich die definierten Angaben dem zentralen Fahrzeugregister (z.B. IVZ) zu liefern.</p> <p>Durch die geplante Massnahme der jährlichen Prüfung würde die Anschaffung eines solchen Fahrzeuges noch weniger interessant.</p> <p>Auf die Ausnahme der Delegation an privatrechtliche Betriebe für führerlose Fahrzeuge ist daher zu verzichten (siehe Frage 18). Falls sie beibehalten werden soll, ist die Ausnahme der Delegation auch in Artikel 34a VTS aufzuführen.</p>
--

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Ausbildungen sind nicht nur anzubieten, sondern müssen auch überprüft werden können. Folgerichtig ist die Ergänzung der Prüfung der Basistheorie. Man könnte sich allerdings auch fragen, ob dies nicht besser in den VKU-Unterricht gehört, welcher unter Umständen verlängert werden muss. Die VKU-Kenntnisse werden dann an der praktischen Prüfung kontrolliert.		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	<p>Der Begriff FAS wird bereits für Fahrzeugalarmsysteme verwendet (siehe Art. 83 VTS).</p> <p>Wir begrüßen die Bestrebungen, dass Fahrzeuglenkende zu jederzeit das von ihnen geführte Fahrzeug und deren Technik beherrschen müssen. Das darf aber nicht dazu führen, dass bei Prüfungsfahrten nur noch Fahrzeuge mit der neusten Technik verwendet werden dürfen, zumal dies im Alltag dann oft nicht zutrifft. Wir gehen davon aus, dass der praktische Anwendungsbereich gering ist.</p>
--	---

<p>49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Begriff FAS wird bereits für Fahrzeugalarmsysteme verwendet (siehe Art. 83 VTS).</p> <p>Wir verweisen auf unsere Bemerkungen zu Frage 48.</p>		

<p>50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Begriff FAS wird bereits für Fahrzeugalarmsysteme verwendet (siehe Art. 83 VTS).</p> <p>Wir verweisen auf unsere Bemerkungen zu Frage 48.</p>		



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Abteilung Direktionsgeschäfte
Politik, Wirtschaft, Internationales
3003 Bern

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV); Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zu den im Betreff genannten Vorlagen Stellung zu nehmen.

Unsere Rückmeldung entnehmen Sie bitte dem beigelegten Fragebogen.

Sehr geehrte Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 30. Januar 2024



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Urs Janett

Der Kanzleidirektor

Roman Balli

Beilage

- Fragebogen



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Regierungsrat Kanton Uri
Rathausplatz 1
6460 Altdorf

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Entwicklung neuer Technologien bedingt gesetzgeberische Regulierungen, sie eröffnet Chancen und Gefahren. Chancen, indem sicherheitsrelevante Systeme immer optimaler funktionieren, Gefahren insbesondere im Hinblick, da verschiedene Technologiestufen gleichzeitig auf den verschiedenen Verkehrsflächen unterwegs sind und aktuell die Technik nicht die gleichen Fähigkeiten aufweist wie ein Mensch.

Die Verantwortlichkeiten müssen deshalb geklärt und eine möglichst einheitliche Erhebung von Unfalldaten gewährleistet sein. Neue Systeme können die Menschen im Alltag sinnvoll unterstützen, ihnen aber nicht die Verantwortung abnehmen.

Insbesondere Blaulichtorganisationen stehen vor Herausforderungen, da die Technik nicht auf solche Fahrten ausgelegt ist (Technikeingriffe wie Einbremsungen o.ä. können hier mehr Gefahren schaffen als abwenden).

Schliesslich sind wir der Ansicht, dass der Koordination zwischen dem ASTRA und den Kantonen ein besonderes Augenmerk zu schenken ist, da dies ein Erfolgsfaktor für die Umsetzung darstellt.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 6 Abs. 1 Das Ansinnen neue Vorschriften auf bereits in Verkehr gesetzte Automatisierungssysteme anzuwenden, mit dem Ziel Gefährdungen zu reduzieren ist richtig. Es stellt sich die Frage nach der Konsequenz, wenn dies bspw. technisch nicht möglich ist, wird die Zulassung aufgehoben?</p> <p>Wir sind allerdings der Meinung Art. 6 bedürfe noch einer Überarbeitung und Präzisierung: Art. 6 Abs. 1 Bst a Der Begriff «verhältnismässig» führt in diesem Kontext zu unnötigen Diskussionen und könnte in jedem Fall als Nachrüstpflicht ausgelegt werden. Das schafft Unsicherheit bei der Anschaffung eines Fahrzeuges mit Automatisierungssystem. Antrag: SVG Art. 6 Abs. 1 Bst. a ersatzlos streichen.</p> <p>Art. 6 Abs. 2 Bst. b Ist ein Motorfahrzeug an einem Unfall mit Personenschaden als Verursacher beteiligt, kann es sehr wohl vorkommen, dass der Auslöser das betroffene Opfer selber ist. Antrag: Art. 6 Abs. 2 ist dahingehend zu präzisieren «einen Unfall mit Personenschaden verursacht hat und andere Ursachen ausgeschlossen werden können», zudem sollte in Bst. b auch der Sachschaden explizit erwähnt werden und nicht unter Bst. c interpretiert werden müssen. Alternativ ist auch denkbar, Unfälle mit reinem Sachschaden in einen neu zu schaffenden Bst. d aufzunehmen.</p>		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmoduspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Regelung ist praxisfremd (Fremdsprachen, Verfügbarkeit etc.).		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Unter Beachtung der Antwort auf Frage 10 Praktikabilität.		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es ist fraglich, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Folglich sollen Ereignisse nach Art. 14 Abs. 1 immer der Polizei zu melden sein.</p> <p>An dieser Stelle der Hinweis, dass Art. 51 Abs. 2 SVG ist weiterhin zwingend einzuhalten ist (Benachrichtigung der Polizei beim Vorliegen von verletzten Personen.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ergänzungsantrag: Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen.</p>		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Antrag zu Bst. A.: «Nicht amtliche» weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nichtamtliche Sachverständige infrage kommen können.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Regelung sollte für jede Vertragspartei bei Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung gelten, da sie ansonsten den Zweck verfehlt.		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im Bewusstsein, was der Zweck des automatisierten Fahrens ist, suggeriert Art. 22 Abs. 2 dem Fahrzeugführer / der Fahrzeugführerin, das System übernehme die Verantwortung für das bestimmte Fahrmanöver. Unfallzahlen belegen, dass die Ablenkung / Unaufmerksamkeit ein Schwerpunktthema ist. Es besteht die Problematik im Faktor Zeit, bis die fahrzeugführende Person tatsächlich zu 100 Prozent in der Lage ist, die sichere Führung des Fahrzeuges zu übernehmen.</p> <p>Bereits der bestehende Grad an Automatisierung führt zu weniger Aufmerksamkeit im Strassenverkehr.</p> <p>Zudem erschwert es die Verkehrsüberwachung massiv, wenn zuerst abgeklärt werden muss, ob und über welchen Automatisierungsgrad ein Fahrzeug verfügt.</p>		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im Grundsatz ja, mit dem Hinweis unter Frage 25.</p>		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Mit diesem Vorgehen wird ein zusätzliches, mit Aufwand verbundenes Genehmigungsverfahren notwendig. Zudem müsste im Umkehrschluss bei einem Schaden bewiesen werden, ob das Genehmigungsverfahren korrekt und die Voraussetzungen für die Genehmigung richtig waren. Denn mit der angedachten Rechtsgrundlage könnte als Lenkerin / Lenker davon ausgegangen werden, dass ein Systemfehler oder ein Genehmigungsfehler vorliegt. Deshalb erachten wir die Verfügbarkeit vom expliziten Parken von Fahrzeugen mit Automatisierungssystem in der Schweiz als nicht zielführend. Vielmehr muss sich die fahrzeugführende Person bei der Nutzung vom automatisierten Parken im Umfeld selber vergewissern, dass dieses System ohne Gefahr benutzt werden kann.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Mit Hinweis auf Einschränkungen aus der Antwort unter Frage 25.		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Verweis Hinweis zu Frage 25.		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Schulungen sind ein zentrales Element und unabdingbar für Hersteller und Handel.		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere, dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es gilt vollumfänglich auf die Pflichten gemäss Art. 30 SVG und Art. 73 VRV hinzuweisen.		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Antrag auf Ergänzung von Art. 32 Abs. 7: Der Führerausweis soll für die Kontrollorgane in jedem Fall im Fahrzeug zugänglich sein und kann ergänzend audiovisuelle angezeigt werden. So kann bei einem Systemausfall oder starker Deformation trotzdem auf den Fahrzeugausweis mit wichtigen Grunddaten zugegriffen werden.		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Operatoren und Operatorinnen müssen eine zentrale Aufgabe wahrnehmen. Das ist unbestritten. Sie sollen entsprechend für ihre Aufgabe geschult werden. Das scheint mit den neuen Bestimmungen ebenfalls erfüllt. Aus unserer Sicht fehlt die klare Zuweisung der Verantwortlichkeiten im Sinne von SVG Art. 26 und Art. 31. Ausserdem sollte die Reaktionszeit definiert werden.		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Präzisierung von Art. 35 Abs. 2: gelten die identischen Werte betreffend Alkoholisierung wie für Lenker und Lenkerinnen von Motorfahrzeugen oder ist 0.0 mg/l angestrebt (Sanktion?)		
Es sollte mindestens die Kategorie B vorhanden sein – auch für geschwindigkeitsreduzierte Fahrzeuge.		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Kriterien für die Gesuchsbeurteilungen sollten noch konkretisiert werden.		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Eröffnung des Entscheids soll auch an die für die Umsetzung der Strassenvorschriften und Ereignisbewältigung zuständige Polizeidienststelle erweitert werden (analog der für die Zulassung zuständigen Behörde).		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es fehlt in Art. 44 eine Rechtsgrundlage, um direkt gegen juristische Personen bei Widerhandlungen vorgehen zu können. Antrag 1: Art. 44 ist mit einem Absatz zu erweitern, um gegen juristische Personen im Sinne der Halterhaftung vorgehen zu können.</p> <p>Die Strafzumessung ist nicht Sache der Ermittlungsbehörden, sondern obliegt den Strafverfolgungsbehörden. Wir weisen auf den Quervergleich und die Tragweite hin. Mit Busse wird bestraft, wer vorsätzlich:.... Die Einordnung unter Busse ist unter dem Aspekt von vorsätzlich zu tief angesetzt und sendet ein falsches Zeichen gegenüber vorsätzlich begangenen Widerhandlungen. Antrag 2: Wir schlagen vor diese Tatbestände im Vergleich zu SVG Art. 90 Abs. 2 anzusiedeln.</p> <p>Antrag 3: Schliesslich sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen zusätzlich aufgeführt werden.</p>		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Präzisierung in Art. 45 Abs. 2 wird begrüsst.</p> <p>Der Koordination zwischen dem ASTRA und den Kantonen ist ein besonderes Augenmerk zu schenken ist, da dies ein Erfolgsfaktor für die Umsetzung darstellt.</p>		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt worden sind, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ausbildungen sind nicht nur anzubieten, sondern müssen auch überprüft werden können. Folgerichtig ist die Aufnahme in die Basistheorie.		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Bestrebungen, dass Fahrzeuglenkende zu jederzeit das von ihnen geführte Fahrzeug und deren Technik beherrschen müssen wird begrüsst. Das darf aber nicht dazu führen, dass bei Prüfungsfahrten nur noch Fahrzeuge mit der neusten Technik verwendet werden müssen, weil dies im Alltag dann nicht mehr zutrifft.		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe auch Bemerkungen zu Frage 48.		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: FAS wird in Art. 83 VTS anders verwendet (Fahrzeugsysteme). Siehe auch Bemerkungen zu Frage 48.		



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

an: svg@astra.admin.ch

Schwyz, 16. Januar 2024

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen in titelvermerkter Angelegenheit zur Vernehmlassung bis 2. Februar 2024 unterbreitet.

Der Regierungsrat unterstützt die vom Bundesrat vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen. Die Chancen der digitalen Transformation im Bereich Verkehr sind vielversprechend. Damit die entsprechenden Technologien (weiter-)entwickelt werden können, braucht es einen finanziellen und regulatorischen Rahmen, der vorliegend geschaffen werden soll.

Die Stossrichtung der beiden Vorlagen steht im Einklang mit der vom Regierungsrat formulierten Absicht, die Digitalisierung und Vernetzung aller Lebensbereiche aktiv mitzugestalten und die sich daraus für die Bürger ergebenden Chancen im staatlichen Bereich zu nutzen sowie gleichzeitig mögliche Risiken zu minimieren. Mit Pilot- und Demonstrationsanlagen kann das Potenzial unterschiedlicher Technologien für den Verkehr in der Schweiz ergründet werden. Nur wenn Chancen und Risiken von innovativen Technologien bekannt sind, können sie künftig sicher und effizient eingesetzt werden. Dies, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen oder die Effizienz im Strassenverkehr zu verbessern.

Vorbehalte bestehen insbesondere noch zu Art. 39 ff. der AFV. Sofern der Bundesrat daran festhält, dass die Zuständigkeit für die Bewilligung von Einsatzbereichen automatisierter Fahrzeuge bei den Zulassungskantonen sein soll, sind detaillierte Checklisten und einheitliche Vollzugshilfen unerlässlich. Nur so kann sichergestellt werden, dass alle Gesuche schweizweit nach den gleichen Kriterien beurteilt und in der Folge entschieden werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:



André Rügsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatschreiber

Beilage:

- 2 Fragebogen.



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Schwyz Postfach 1260 6431 Schwyz
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss gut aufgebaut werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist.		

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Abs. 2 lit. b sollte um den Begriff «Sachschaden» ergänzt werden, weil auch ein solcher eine Gefährdung darstellt.		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug jedoch ausser Verkehr zu setzen.

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In lit. a und c «nicht amtlich» weglassen, damit sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Gesuchsteller sollte nicht der Fahrzeughersteller, sondern der Betreiber des Parkierungssystems sein.

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
	Zusätzlich soll definiert werden, innerhalb welcher Zeit die Operatoren zu reagieren haben.	

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Auch für geschwindigkeitsreduzierte Fahrzeuge sollte zumindest der Führerausweis der Kat. B vorgeschrieben werden.

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Kriterien für die Gesuchsbeurteilungen müssen mit umfassenden Checklisten und einheitlichen Vollzugshilfen konkretisiert werden. Ansonsten muss die Zuständigkeit für die Gesuchsbeurteilungen zwingend beim ASTRA liegen.

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Möglichkeit von Administrativmassnahmen muss zusätzlich aufgeführt werden.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine gute Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung der Verordnung.

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt wurden, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln geprüft werden.

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



CH-6060 Sarnen, Enetriederstrasse 1, SSD

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

per Mail an:

svg@astra.admin.ch

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.4774

Unser Zeichen: ks

Sarnen, 24. Januar 2024

**Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV);
Stellungnahme.**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Für die Einladung zur Vernehmlassung zur Änderung der Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) danken wir Ihnen.

Wir begrüßen die Vorlage im Grundsatz, haben jedoch zu einigen Punkten diverse Bemerkungen und Anträge, welche wir im angehängten Fragebogen ausgeführt haben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Christoph Amstad
Regierungsrat

Beilage:

- Fragebogen

Kopie an:

- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung
- VSZ OW/NW
- Kantonspolizei
- Staatskanzlei



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Kanton Obwalden

Sicherheits- und Sozialdepartement

Enetriederstrasse 1

6060 Sarnen

ssd@ow.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Zur Umsetzung und Inkraftsetzung (Art. 47 nAFV)

Wichtig ist, dass den Kantonen für die Umsetzung genügend Zeit einzuräumen ist. Die geplante Umsetzung im ersten Quartal 2025 ist für die Kantone nicht machbar. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen die Kantone die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst auf- bzw. ausbauen.

Zu den finanziellen Auswirkungen

Die neuen Aufgaben sind für die Kantone mit Mehrkosten verbunden. So müssen komplexe Parkierungssysteme bewilligt, entsprechende Fahrzeuge zugelassen und Fahrstrecken für führerlose Fahrzeuge bewilligt werden. Sodann sind auch Gesuche für die Subventionierung von Projekten nach ÖStFV zu bearbeiten und die Projekte müssen von den Kantonen begleitet werden.

Hinzu kommen weitere Aufgaben im Rahmen von Strafverfolgung. So kommt der Auslesung und der Analyse von Fahrzeug- und Systemdaten in Zusammenhang mit Unfällen eine immer zentralere Bedeutung zu. Dazu müssen neue Informatik-Systeme und Auslesegeräte beschafft werden. Auch bedarf es einer intensiven Schulung des Personals.

Zur Begleitgruppe

	Der vom UVEK angekündigten Begleitgruppe, welche die Umsetzung in den Kantonen unterstützen kann, stimmen wir zu. Von Vorteil wäre, wenn diese auch für die Unterstützung von Umsetzungsfragen auf Fachebene beigezogen werden kann.
--	--

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Zu Art. 2 Bst. d beantragen wir, das Wort «zumindest» zu streichen. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.</p> <p>Im Allgemeinen sollten die Begriffsbestimmungen zur besseren Verständlichkeit auch auf die international geltenden Level-Stufen nach SAE J3016 Bezug nehmen.</p>		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>In Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für die Polizei schwierig und aufwändig zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und voll-automatisierte</i> Fahrsysteme könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.</p> <p>Redaktionelle Hinweise: Zu Art. 3 Abs. 1 Bst. a) Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 Bst. b) Das Wort «massgeblich» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 Bst. e) Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionszeit. Die Mindestreaktionszeit bzw. die entsprechenden Pflichten des menschlichen Eingreifens sollte in der Verordnung konkretisiert werden.</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In Art. 6 Abs. 2 Bst. b ist zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen können. Sonst ist es unklar, ob solche Fälle unter lit. c fallen oder nicht.

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gemäss Art. 8 Abs. 2 nAFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nicht mehr benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen. In Art. 8 wird die Stilllegung hingegen nicht erwähnt.

Es ist u.E. mithin unklar, ob solche Fahrzeuge generell von der Polizei stillgelegt werden müssen oder ob damit gemeint ist, dass es nicht mehr benutzt werden darf. Oder bedeutet es, dass das Fahrzeug lediglich nicht mehr im automatisierten

	<p>Fahrmodus gefahren werden darf? Der Verordnungstext stimmt nicht mit den Erläuterungen überein. Es ist zudem unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich ist. Dies wäre in der SKV zu regeln.</p> <p>Art. 44 Abs. 1 Bst. a nAFV stellt dieses Verhalten unter Strafe. Bei den Herstellern handelt es sich allerdings regelmässig um (internationale) juristische Personen. Da die Einführung einer Unternehmensstrafnorm analog OBG nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch nicht möglich.</p>
--	---

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Es ist davon auszugehen, dass dies aktiv bestätigt werden muss. Verhaltensanforderungen müssen in die AFV aufgenommen werden.		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein.		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: "Nicht amtliche" weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut kann vielmehr darauf geschlossen werden, <i>dass es genügt, wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird.</i> Somit wäre es gemäss unserem Verständnis zulässig, SMS zu schreiben oder ein Buch zu lesen.		

Die Pflichten der Lenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht? Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, bzw. nach dem Grundsatz in dubio pro reo wäre das Verhalten gesetzeskonform. Auch für die Fahrzeuglenkenden sollte es klar sein, was zulässig ist und was nicht.

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetzeswortlaut bzw. dem Wortlaut der AFV und den Erläuterungen. Gemäss Art. 25b Abs. 2 SVG dürfen Automatisierungssysteme für Parkflächen nur auf Verkehrsflächen vorgesehen werden, die vom übrigen Verkehr sowie von Fussgängern und Radfahrenden abgegrenzt sind. Auf Seiten 8 und 33 (unten) der Erläuterungen wird jedoch von Mischverkehr ausgegangen (sprich es dürfen auf diesen Verkehrsflächen auch von Menschen gesteuerte Fahrzeuge und Fussgänger verkehren).</p> <p>Sofern auf dieser abgegrenzten Parkfläche keine Personen oder Fahrzeuge verkehren und es sich um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, ist das SVG nicht anwendbar (keine öffentlichen Verkehrsflächen). Entsprechend ist es fraglich, ob diese Parkflächen über das Strassenverkehrsrecht zu regeln sind. Parkflächen für das automatisierte Parkieren können über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.</p> <p>Zu beachten ist, dass die Kantone insbesondere in diesem Punkt genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.</p> <p>Wir erachten die Verfügbarkeit vom expliziten Parken von Fahrzeugen mit Automatisierungssystem in der Schweiz als zunehmend nicht mehr gegeben. Vielmehr muss sich die fahrzeugführende Person bei der Nutzung vom automatisierten Parken im Umfeld selbst vergewissern, dass dieses System ohne Gefahr benutzt werden kann.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Gesuchsteller sollte nicht der Fahrzeughersteller, sondern der Betreiber des Parkierungssystems sein.

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gemäss Art. 44 j und h nAFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 nAFV strafbar. Halter können natürliche oder jur. Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von jur. Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind.		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir beantragen, dass mindestens die Kategorie B vorhanden sein muss, auch für geschwindigkeitsreduzierte Fahrzeuge. Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrberechtigung/Fahrfähigkeit der Operatoren nur schwer möglich, weil die Überwachung aus Distanz erfolgt. Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen. Bezüglich der Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 Bst. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser. Bezüglich Strafbarkeit von alkoholisierten Operatorinnen und Operatoren ist gemäss Art. 44 Bst. j nAFV ebenfalls nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential auch unangemessen. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit		

gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrurfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis ins SVG wäre klarer.
--

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Einerseits fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personen- und oder Sachschäden kommt. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Zudem weist der erläuternde Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig.</p> <p>In Art. 44 nAFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich bei allen um blosse Übertretungen, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des automatisierten Fahrens u.E. zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 Bst. g nAFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 Bst. b, Abs. 2 Bst. b, Bst. e und f, i und j nAFV. Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Diesbezüglich ist zu erwähnen, dass Art. 143bis StGB (unbefugtes Eindringen in ein Datenverarbeitungssystem) zwar einen Straftatbestand vorsieht, dieser jedoch keinen Bezug zur Gefahr der Verkehrsteilnehmenden herstellt. U.E. wäre im SVG ein Spezialstrafatbestand zu schaffen. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht</p>		

<p>aussen vorgelassen werden. Auch dürften diese Straftatbestände keineswegs als Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstraftatbestände – ausgestaltet werden.</p> <p>Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist. Z.B. wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG? Die Konkurrenz zu den Straftatbeständen des SVG sollte (zumindest in den Erläuterungen) ausgeführt werden.</p> <p>Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.</p>

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Eine Beteiligung der Vollzugsorgane wird begrüsst.		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Es stellt sich die Frage, woraus hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen die entsprechenden Parkierungsfläche zugelassen ist.		
Es ist zu prüfen, ob zusätzlich ein Verbotssignal für Fussgänger und nicht zugelassene Fahrzeugführer notwendig ist. Gemäss Gesetz und Verordnung ist auf automatisierten Parkierungsflächen kein Mischverkehr zugelassen (die Erläuterungen stehen diesbezüglich im Widerspruch zum Gesetzes- und Verordnungstext).		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt werden konnten, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden
--

Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Regierungsrat des Kantons Nidwalden

Staatskanzlei

Dorfplatz 2

6371 Stans

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die neuen Technologien eröffnen zahlreiche Chancen die Mobilität auch in Zukunft in Bezug auf die Strassenkapazität und der Verkehrssicherheit nachhaltig mitzugestalten.

Die aktive Teilnahme am Verkehrsgeschehen stellt hohe Anforderungen an die Menschen. Zunehmend stossen Menschen zu Fuss oder unterwegs mit einem Fahrzeug an ihre Grenzen.

Neue Systeme können die Menschen im Alltag sinnvoll unterstützen, ihnen aber nicht die Verantwortung abnehmen.

Die Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss sichergestellt werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist. Der Konkretisierungsgrad sollte dabei so hoch sein, dass eine echte interkantonale Vergleichbarkeit der Umsetzung gegeben ist. Bspw. in Form von Richtlinien.

Wir begrüssen ausdrücklich die nationale und internationale Koordination der Zulassung von Fahrzeugtypen und Automatisierungssystemen. So ist sichergestellt, dass im Perimeter der Einsatzbereiche auch wirklich Fahrzeuge zu erwarten sind, die gewisse Mindestanforderungen erfüllen.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Zu Art. 2 lit. d: Das Wort «zumindest» ist zu streichen. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.</p> <p>Zudem sollten die Begriffe zur besseren Verständlichkeit auch Bezug auf die international geltenden Levels gemäss der Norm J3016 der Society of Automobile Engineers (SAE J3016) Bezug nehmen.</p>		
4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich hat zur Folge, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für die Vollzugsorgane schwierig und aufwändig, zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und vollautomatisierte</i> Fahrsysteme könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.</p> <p>Redaktionelle Hinweise: Zu Art. 3 Abs. 1 lit. a) Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. b) Das Wort «massgeblich» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. e) Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionszeit. Die Mindestreaktionszeit bzw. die entsprechenden Pflichten des menschlichen Eingreifens sollten in der Verordnung konkretisiert werden.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 3: Die Einhaltung der Verkehrsregeln sind sehr detailliert aber zu wenig konkret umschrieben (u.a. «angemessener» Abstand). Im Wesentlichen geht es darum, dass ein vollautomatisiertes Fahrsystem das Fahrzeug so bedienen können muss, dass alle Verkehrsregeln eingehalten werden können. Demgegenüber können dies teil- respektive hochautomatisierte Fahrassistenzsysteme nur teilweise und es gelten andere Rechte und Pflichten für die verantwortlichen Menschen.</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es stellt sich für den Einsatz auf der Strasse noch die Frage, wie von der Kontrollbehörde auf einfache Art und Weise der bauartbedingte Einsatzbereich gemäss Typengenehmigung erkannt und überprüft werden kann? Hierzu müssen Ausführungen ergänzt werden.

Zudem sollte Abs. 1 klarer formuliert werden: «Der Hersteller bestimmt und deklariert den Bereich, für den die Benützung eines bestimmten Automatisierungssystems technisch vorgesehen ist (bauartbedingter Einsatzbereich)»

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In Art. 6 Abs. 2 lit. b ist zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen können. Auch Unfälle mit einem reinen Sachschaden können eine Gefährdung darstellen und sollen nicht in lit. c hineininterpretiert werden müssen.

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. Art. 7 Abs. 4 lit. d ist entsprechend anzupassen und die ersten drei Wörter sind zu streichen.

<p>Es sollte die Möglichkeit geschaffen werden, im Informationssystem Strassenverkehrsunfälle eine neue Kategorie "Notmanöver bei Fahren mit Automatisierungssystem" aufzunehmen. Dies insbesondere bei Ereignissen nach Abs. 3 Bst. g – j. Auch wenn das Notmanöver nicht zu einem Ereignis wie bspw. in Art. 14 führt, beinhalten die Daten wertvolle Informationen wo und in welchem Umfang das Einsatzgebiet Schwachstellen aufweist oder allenfalls Anpassungsbedarf gegeben ist. Analoges Antrags erfolgt bei Art. 18.</p>
--

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	--------------------------	--

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Gemäss Art. 8 Abs. 2 nAFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nicht mehr benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen. In Art. 8 wird die Stilllegung hingegen nicht erwähnt.</p> <p>Es ist u.E. mithin unklar, ob solche Fahrzeuge generell von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass es nicht mehr benützt werden darf? Oder bedeutet es, dass das Fahrzeug lediglich nicht mehr im automatisierten Fahrmodus gefahren werden darf? Der Verordnungstext stimmt nicht mit den Erläuterungen überein. Es ist zudem unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich ist. Dies wäre in der SKV zu regeln.</p> <p>Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV stellt dieses Verhalten unter Strafe. Bei den Herstellern handelt es sich allerdings regelmässig um (internationale) jur. Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm analog OBG nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch nicht möglich.</p>

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Ob es richtig ist, vorläufig auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden. Ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich weisen. Zumindest sollte diese Entwicklung im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren beobachtet werden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit wären weitere Pflichten zu prüfen.</p>
--	--

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Meldepflicht wird im Grundsatz bejaht. Fraglich ist aber, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Dabei ist zu beachten, dass aktuell eine Meldung an die Polizei nur bei Personenschaden zwingend ist (Art. 51 SVG). Die Polizei hat somit nicht von allen Unfällen Kenntnis. Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz.</p>		

	Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch melden. Da die Polizei nicht von allen Unfällen Kenntnis erhält, sollte dies zentral durch das ASTRA erfolgen.
--	--

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen. Der Kanton sollte vom ASTRA in diesen Prozess einbezogen werden.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im Grundsatz ist man mit der Regelung einverstanden. Es sollte aber bei Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem die Möglichkeit geschaffen werden, im Informationssystem Strassenverkehrsunfälle eine neue Kategorie "Notmanöver bei Fahren mit Automatisierungssystem" aufzunehmen. Dies insbesondere bei Ereignissen nach Art. 7 Abs. 3 Bst. g – j. Auch wenn das Notmanöver nicht zu einem Ereignis wie bspw. in Art. 14 führt, beinhalten die Daten wertvolle Informationen wo und in welchem Umfang der Einsatzgebiet Schwachstellen aufweist oder allenfalls Anpassungsbedarf gegeben ist. Dies in Analogie zur Regelung bei führerlosen Fahrzeugen gemäss Abs. 2 Bst. d.</p> <p>Zudem sollte der Begriff "Nicht amtliche" weggelassen werden, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.</p>		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann vielmehr darauf geschlossen werden, *dass es genügt, wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird*. Somit wäre es gemäss unserem Verständnis zulässig, SMS zu schreiben oder ein Buch zu lesen.

Die Pflichten der Lenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht? Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, bzw. nach dem Grundsatz in dubio pro reo wäre das Verhalten gesetzeskonform. Auch für die Fahrzeuglenkenden sollte es klar sein, was zulässig ist und was nicht.

In den Erläuterungen wird auf die zu erwartenden häufigen Übernahmeaufforderungen hingewiesen. Bewusst verzichtet wird auf die Regelung bei einer zukünftig absehbar möglichen Vernetzung von Systemen. Insbesondere automatisierte

Verkehrsregelungen bei Baustellen (Ampelsysteme) könnten bald in den technischen Fokus geraten. Auch die Vernetzung unter den Fahrzeugen dürfte die technische Serienreife erlangen. Deshalb könnte es angezeigt sein, diesen Punkt zumindest in allgemeiner Form in die Verordnung aufzunehmen.
--

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetzeswortlaut bzw. dem Wortlaut der AFV und den Erläuterungen. Gemäss Art. 25b Abs. 2 SVG dürfen Automatisierungssysteme für Parkflächen nur auf Verkehrsflächen vorgesehen werden, die vom übrigen Verkehr sowie von Fussgängern und Radfahrenden abgegrenzt sind. Auf Seiten 8 und 33 (unten) der Erläuterungen wird jedoch von Mischverkehr ausgegangen (sprich es dürfen auf diesen Verkehrsflächen auch von Menschen gesteuerte Fahrzeuge und Fussgänger verkehren).</p> <p>Sofern auf dieser abgegrenzten Parkfläche keine Personen oder Fahrzeuge verkehren und es sich um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, ist das SVG nicht anwendbar (keine öffentlichen Verkehrsflächen). Entsprechend ist es fraglich, ob diese Parkflächen über das Strassenverkehrsrecht zu regeln sind. Parkflächen für das automatisierte Parkieren können über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.</p> <p>Zu beachten ist, dass die Kantone insbesondere in diesem Punkt genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?
--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Gesuchsteller sollte nicht der Fahrzeughersteller, sondern der Betreiber des Parkierungssystems sein. Die Bedingung, dass nur der Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person Gesuche für den Betrieb von Parkierungsflächen für automatisiertes Parkieren einreichen dürfen, scheint praxisfremd. Damit ist absehbar, dass Parkierungsflächen jeweils nur für Fahrzeuge eines Herstellers konzipiert werden, was keinen sinnhaften und wirtschaftlichen Betrieb erlaubt. Hier muss eine Herstellerneutrale Formulierung gefunden werden. Womöglich ist diese Formulierung in der Anlehnung an die bestehende Deutsche Handhabe begründet.</p>		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Zu Abs. 1: Das Gesuch sollte bewilligt und nicht nur genehmigt werden müssen. Anstatt dem Begriff Genehmigung sollte mithin der Begriff Bewilligung verwendet werden. Hierdurch wird es der Bewilligungsbehörde ermöglicht, nötigenfalls zusätzliche Sicherheitsauflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Siehe auch Bemerkungen zu Frage 1.</p> <p>Es ist aber nicht nachvollziehbar, warum Art. 28 auf den "Hersteller" einer solchen Anlage verweist, in Art. 29 aber auf die "gesuchstellende Person" Bezug genommen wird.</p> <p>Antrag 1: In Art. 28 wird ausdrücklich die Kantonsautonomie gewahrt. Im erläuternden Bericht wird zudem die Möglichkeit erwähnt, dass die Bewilligungserteilung auch an die zuständige Gemeinde delegiert werden kann. Art. 29 beinhaltet einen abschliessenden Katalog für die Beurteilung der Bewilligungsfähigkeit einer Anlage. Entsprechend sind die Kantone und Gemeinden reine Vollzugsbehörden des Bundes. Es sollte die Möglichkeit geschaffen werden, dass die Kantone aufgrund von spezifischen Gegebenheiten weiterführende Bedingungen in den Katalog zur Bewilligung von Gesuchen aufnehmen können. Dies in Analogie zur Bestimmung in Art. 40 Abs. 5 bezüglich Genehmigung des Einsatzbereichs für führerlose Fahrzeuge.</p> <p>Antrag 2: Im erläuternden Bericht wird explizit auf folgendes hingewiesen: <i>"Damit einer Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren die Bewilligung erteilt wird, ist es nämlich nicht erforderlich, dass sie ausschliesslich von Fahrzeugen ohne Insassen und Insassinnen benutzt werden darf."</i> Dies mit Verweis auf Art. 24 Abs. 1. Diese wichtige Präzisierung zum Mischbetrieb sollte explizit so in die Verordnung aufgenommen werden. Des Weiteren ist zu konkretisieren, wie der Zugang der Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker zu solchen Mischbereichen geregelt wird. Die Bereiche sollten aus unserer Sicht klarer abgegrenzt werden. Bspw. bei Parkhäusern mit eigenen Etagen/Bereichen für die automatische Parkieren. Ansonsten besteht aus unserer Sicht ein gewisser Widerspruch zur restriktiven Formulierung im Abs. 1 Bst b bezüglich den eigentlichen Zu- und Wegfahrten.</p>		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: VSZ: Es ist vollumfänglich auf die Pflichten gemäss Art. 30 SVG und Art. 73 VRV hinzuweisen.		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gemäss Art. 44 j und h nAFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 nAFV strafbar. Halter können natürliche oder jur. Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von jur. Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind.		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: VSZ: Die Reaktionszeit muss definiert werden.		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gemäss Art. 35 Abs. 2 nAFV müssen während der Ausübung der Tätigkeit als Operatorin oder Operator oder als Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, die Anforderungen an die Fahrfähigkeit erfüllt sein. Die Tätigkeit darf nicht unter Alkoholeinfluss ausgeübt werden.

Es ist zu begrüssen, dass diese Funktionäre fahrfähig sein müssen. Allerdings ist der vorgeschlagene Wortlaut u.E. unklar. Ist die Bestimmung als Alkoholverbot zu verstehen, wie es für Berufsschauffeure und Neulenker gilt, oder gelten die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien? Es erscheint sinnvoll, hier auf die Regelung gemäss VRV zu verweisen und zu klarzustellen, dass diese Verkehrsregeln auch für Operierenden anwendbar sind. Falls nicht sollte zumindest ein klarer Wert bzw. ein Alkoholverbot definiert werden.

Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatoren sodann nur schwer möglich, weil die Überwachung vom Büro aus erfolgt. Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.

Bezüglich der Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser. Bezüglich Strafbarkeit von alkoholisierten Operatorinnen und Operatoren ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis ins SVG wäre klarer.

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es sollte eine Bewilligung eingeholt werden müssen, nicht nur eine Genehmigung. Mit der Bewilligung können auch Auflagen verknüpft werden, mit der Genehmigung nicht (vgl. Bemerkungen zu Frage 1).

Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können.

Den Kantonen muss genügend Zeit eingeräumt werden, um die Zuständigkeiten zu regeln. Allenfalls sind auch kantonale Gesetzesänderungen nötig, welche einige Zeit in Anspruch nehmen.

Zudem müssen die Kriterien für die Gesuchsbeurteilungen noch konkretisiert werden.

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Ergänzungsantrag: Abs. 4 Bst. c ist dahingehend zu ergänzen, dass ein Nachweis zu erbringen ist, dass die Operatoren im Störfall innert kurzer Frist die entstehenden Störungen für den übrigen Strassenverkehr mittels Intervention beheben können. (Begründung: Bisherige Versuche im öffentlichen Raum scheiterten in der Vergangenheit immer wieder an Fahrzeugen, die an stark befahrenen Orten den Dienst versagten.)

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Einerseits fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Zudem weist der erläuternde Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig.</p> <p>In Art. 44 nAFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich bei allen um blosser Übertretungen, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des automatisierten Fahrens u.E. zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j nAFV. Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Diesbezüglich ist zu erwähnen, dass Art. 143bis StGB (unbefugtes Eindringen in ein Datenverarbeitungssystem) zwar einen Straftatbestand vorsieht, dieser jedoch keinen Bezug zur Gefahr der Verkehrsteilnehmer herstellt. U.E. wäre im SVG eine Spezialstrafatbestand zu schaffen. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürften diese Straftatbestände keineswegs als – Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände – ausgestaltet werden.</p> <p>Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist. Z.B. wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und</p>		

<p>es zu einem schweren Unfall kommt. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG? Die Konkurrenz zu den Straftatbeständen des SVG sollte (zumindest in den Erläuterungen) ausgeführt werden.</p> <p>Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.</p> <p>Die Möglichkeiten von Administrativmassnahmen müssen zusätzlich aufgeführt werden.</p>
--

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Beteiligung der Vollzugsorgane wird begrüsst. Zudem muss die Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA gut aufgebaut werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist.		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es stellt sich die Frage, woraus hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen die entsprechenden Parkierungsfläche zugelassen ist. Es ist zu prüfen, ob zusätzlich ein Verbotssignal für Fussgänger und nicht zugelassene Fahrzeugführer notwendig ist. Gemäss Gesetz und Verordnung ist auf automatisierten Parkierungsflächen kein Mischverkehr zugelassen (die Erläuterungen stehen diesbezüglich im Widerspruch zum Gesetzes- und Verordnungstext).		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Grundsatz ja. Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt werden konnten, soll die Umstellung der Periodizität aber gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.		

--	--

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpiлот und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Glarus, 23. Januar 2024
Unsere Ref: 2023-286

Vernehmlassung i. S. Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Hochgeachteter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

Bei den Straftatbeständen nach Artikel 44 der Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) erlauben wir uns auf die Problematik des subjektiven Tatbestands hinzuweisen. Während die meisten Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz und die Ausführungsvorschriften des Bundesrats auch bei blosser Fahrlässigkeit strafbar sind (vgl. Artikel 100 Ziffer 1 SVG), beschränkt sich die Strafbarkeit nach Artikel 44 der Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) ausdrücklich nur auf die vorsätzliche Tatbegehung. Bei summarischer Prüfung erscheint es uns im Vergleich zu anderen Strafbestimmungen im Strassenverkehrsgesetz und den Ausführungsvorschriften kohärent und angemessen, auch die fahrlässige Handlung unter Strafe zu stellen.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Benjamin Mühlemann
Landammann


Arpad Baranyi
Ratsschreiber

Beilagen:

- Fragebogen ÖStFV
- Fragebogen AFV

E-Mail an (PDF- und Word-Version): svg@astra.admin.ch



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Glarus Rathaus 8750 Glarus
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vorbehalt: Bei schweren Unfallereignissen, welche in Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren stehen, soll das ASTRA analog Luftverkehr (SUST) eine technische Untersuchung veranlassen.		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmoduspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmoduspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Ergänzung lit. b.: «der für die Zulassung zuständigen Behörde <u>sowie der Polizei</u> »		
Begründung: Die Polizei muss als «Vollzugsorgan Strasse» ebenfalls Kenntnis haben.		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Während die meisten Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz (SVG) und die Ausführungsvorschriften des Bundesrats auch bei blosser Fahrlässigkeit strafbar sind (vgl. Art. 100 Ziff. 1 SVG), beschränkt sich die Strafbarkeit nach Art. 44 E-AFV ausdrücklich nur auf die vorsätzliche Tatbegehung. Bei summarischer Prüfung erscheint es aber zu im Vergleich zu den Strafbestimmungen im SVG und den Ausführungsvorschriften kohärent und angemessen, auch die fahrlässige Handlung unter Strafe zu stellen. Ohne eine Strafbarkeit der fahrlässigen Begehung dürfte in der Praxis zudem oft ein grosser Aufwand zur Klärung des subjektiven Tatbestands entstehen und eine Strafbarkeit häufig an der Nachweisbarkeit eines Vorsatzes scheitern.</p>		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Statt eines Personenwagens sollte eine neutralere Fahrzeugform gewählt werden, die auch sichtbar busartige Fahrzeuge einschliesst.
--	--

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Das Intervall ist zu restriktiv. Eine Erhöhung auf 2 Jahre ist angemessener.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Da es sich um Spezialwissen handelt, ist eine Prüfung bei der Basistheorie unverhältnismässig und eine unnötige Erschwerung. Eine allgemeine Orientierung über solche Systeme im Theorieunterricht, sofern ein solcher besucht wird, ohne Prüfung, oder das Selbststudium des Fahrzeug-Manuals ist ausreichend.		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
--	--	--

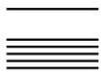
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>An der Fahrprüfung soll wie bis anhin nur das allgemeine Handling ohne FAS geprüft werden. Die FAS sind von Fahrzeug zu Fahrzeug unterschiedlich. Eine Einweisung durch den Fahrzeugverkäufer oder eine Selbsteinweisung ist ausreichend.</p>		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>An der Fahrprüfung soll wie bis anhin nur das allgemeine Handling ohne FAS geprüft werden. Die FAS sind von Fahrzeug zu Fahrzeug unterschiedlich. Eine Einweisung durch den Fahrzeugverkäufer oder eine Selbsteinweisung ist ausreichend.</p>		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>An der Fahrprüfung soll wie bis anhin nur das allgemeine Handling ohne FAS geprüft werden. Die FAS sind von Fahrzeug zu Fahrzeug unterschiedlich. Eine Einweisung durch den Fahrzeugverkäufer oder eine Selbsteinweisung ist ausreichend.</p>		



Sicherheitsdirektion, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
3003 Bern

T direkt +41 41 594 54 93
karin.bruderer@zg.ch
Zug, 25. Januar 2024 brka
SD SDS 7.11 / 360

**Vernehmlassung zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und zur Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, sich bis am 2. Februar 2024 vernehmen zu lassen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat die Sicherheitsdirektion mit der direkten Erledigung der Vernehmlassung beauftragt.

Zu den gestellten Fragen verweisen wir auf die beiliegenden ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse
Sicherheitsdirektion

Laura Dittli
Regierungsrätin

Beilagen:

- Beilage 1: Ausgefüllter Fragebogen zu AFV (im Word- und PDF-Format)
- Beilage 2: Ausgefüllter Fragebogen zu ÖStFV (im Word- und PDF-Format)

Versand per E-Mail an:

- Bundesamt für Strassen ASTRA (svg@astra.admin.ch; als PDF- und Word-Version)

Kopie per E-Mail mit Beilage an:

- Datenschutzstelle (datenschutz.zug@zg.ch)
- Baudirektion (info.bds@zg.ch)
- Finanzdirektion (info.fd@zg.ch)
- Strassenverkehrsamt (info.stva@zg.ch)
- Zuger Polizei (kommandooffice.polizei@zg.ch)
- Staatskanzlei (info.staatskanzlei@zg.ch; Abschluss der GEVER-Aufgabe)



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Kanton Zug

Sicherheitsdirektion

Bahnhofstrasse 12

Postfach

6301 Zug

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss gut aufgebaut werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist. Zudem sind einheitliche Vorgaben von Seiten des ASTRA unabdingbar.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Begriffsbestimmungen sollten zu besserer Verständlichkeit auf die international geltenden Level/Stufen nach SAE J3016 Bezug nehmen.

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Schreibweise: In Art. 3 Abs. 1 Einleitungssatz muss es heissen «Das Automatisierungssystem_» (ohne «s» am Ende).		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA, aber:	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Schreibweise: In Art. 4 Abs. 1 muss es heissen «...Typen von Automatisierungssystemen». Abs. 3: Ist hier die internationale oder die nationale Typengenehmigung gemeint? Dies sei gegebenenfalls zu konkretisieren.		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Schreibweise: In der Überschrift von Art. 6 muss es heissen: «...in Verkehr gesetzte_ Fahrzeuge_» (je ohne «n») Abs. 2: Auch Unfälle mit einem reinen Sachschaden können eine Gefährdung darstellen und sollen nicht in Bst. c hineininterpretiert werden müssen (zumal Bst. c		

<i>mehrere</i> Vorfälle voraussetzt). Abs. 2 sei mit einem entsprechenden Bst. d zu ergänzen.		
---	--	--

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA, aber:	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Hinsichtlich von Art. 7 Abs. 3 Bst. b stellt sich die Frage nach der Definition von «Notfällen». Dies sei zumindest in den Erläuterungen zu konkretisieren.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sei zusätzlich eine Verpflichtung in die Verordnung aufzunehmen, im Fahrzeug selbst auf das Automatisierungssystem bzw. auf die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung hinzuweisen (bspw. elektronischer Hinweis bei Start des Fahrzeugs mit erforderlicher Bestätigung der Kenntnisnahme).		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA, aber:	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Abs. 1: Das Wort «beachten» lässt sich weit auslegen und die Umsetzung sowie Kontrolle von solchen Aufforderungen sind schwierig. Verhaltensaufforderungen müssten konkret formuliert in die AFV (evtl. VRV) aufgenommen werden. Abs. 2: Die «Kenntnisnahme» von der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung müsste aktiv bestätigt werden. Denkbar wäre auch eine Formulierung im Sinne von «geschult werden» mit entsprechender Dokumentation.		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zu den Typengenehmigungen (national und international) muss für die Zulassungsbehörden gewährleistet sein.		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sei Abs. 1 Bst. b letzter Satzteil zu streichen (Erfordernis des Auslösens des Airbags). Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung an das ASTRA (Abs. 1) funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei – welche Unfälle ihrerseits ans ASTRA zu melden verpflichtet ist (Abs. 2) – sei daher bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter in jedem Fall zwingend auszugestalten. Evtl. sei hierzu Art. 51 SVG anzupassen. Im Gegenzug sei die eigenverantwortliche Meldung (Abs. 1) wegzulassen (dadurch lassen sich Mehrfachmeldungen ans ASTRA vermeiden).		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA, aber:	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Art. 15 sei dahingehend zu ergänzen, als dass das Fahrzeug bis zur erfolgten Nachprüfung ausser Verkehr zu setzen ist.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Auf die Ausnahme der Delegation an privatrechtliche Betriebe für führerlose Fahrzeuge sei zu verzichten (s. Frage 45). Soweit daran festgehalten wird, sei diese Ausnahme der Delegation auch in Artikel 34a VTS aufzuführen.		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sei die Formulierung "nicht amtliche" in Bst. a und c wegzulassen, so dass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA, aber:	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Erläuterungen zu Art. 20 (S. 27) führen aus: "Gemäss diesem Artikel darf die Vernichtung der Daten vom Fahrzeugbesitzer veranlasst werden, wenn sie im Zusammenhang (mit) der Fahrzeugverschrottung stattfindet". Tatsächlich regelt die vorgeschlagene Formulierung im Verordnungstext aber nicht explizit die vom Fahrzeugbesitzer veranlasste Datenvernichtung, sondern vielmehr, dass resp. in welchen Fällen eine Vernichtung der Daten zum Zwecke der Verschrottung <i>ohne</i> Zustimmung der betroffenen Person stattfinden darf (nämlich dann, wenn damit keine Beweismittel vernichtet werden).</p> <p>Die vorgeschlagene Formulierung könnte indes dahingehend verstanden werden, dass Daten <i>mit</i> Einwilligung der betroffenen Personen immer vernichtet werden könnten. Auch in diesem Fall dürfen jedoch keine Beweismittel vernichtet werden.</p>		
22. Sind Sie damit einverstanden, dass, wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es sei die Fahrzeugübergabe (Verkauf, Vermietung und Leasing) durch das Gewerbe und durch Private gleich zu regeln (bzw. auf den Begriff «gewerbsmässig» zu verzichten).</p>		
23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
<p>Abs. 1: Die Bestimmung sei dahingehend zu ändern, als dass nicht der Fahrzeughersteller, sondern der Betreiber des Parkierungssystems – welcher die örtlichen Gegebenheiten auch kennt – Gesuchsteller ist. Der Fahrzeughersteller soll nur Anfragen von Betreibern der Parkierungsflächen bearbeiten und die erforderlichen Bestätigungen über die Funktion seiner Fahrzeuge darauf ausstellen müssen. Dadurch hat die Bewilligungsbehörde je Betreiber einer Parkierungsfläche auch nur eine Ansprechperson bzw. einen Gesuchsteller.</p> <p>Abs. 3: Der je Marke individuelle Nachweis der Funktionstüchtigkeit sei als Beilage zum Gesuch zu verlangen und der Verordnungstext entsprechend zu ergänzen (z.B. Bst. e).</p> <p>Abs. 4: Es seien nicht nur die Pflichten bei Unfällen, sondern auch diejenigen bei Versagen des Systems zu regeln.</p>		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Es sei vollumfänglich auf die Pflichten gemäss Art. 30 SVG und Art. 73 VRV hinzuweisen.		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

<input type="checkbox"/> JA, aber:	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Es sei ergänzend zu definieren, innert welcher Frist die Aufgaben und Pflichten unter Bst. c bis h zu erfüllen sind (Reaktionszeit: sofort, zeitnah, innert Tagesfrist...).		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Abs. 1: Die Bestimmung sei dahingehend anzupassen, als dass die genannten Personen mindestens über einen Führerausweis der Kategorie B verfügen müssen, und zwar auch im Falle von geschwindigkeitsreduzierten Fahrzeugen.</p> <p>Abs. 2: Anstelle von «Alkoholeinfluss» sei der Begriff «nicht fahrfähiger Zustand» zu verwenden (FinZ, FuD, FuM).</p>		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

JA, aber:

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Kriterien für die Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen betreffend führerlose Fahrzeuge müssen durch ein vom Bund autorisiertes Kompetenzzentrum noch konkretisiert werden. Auch die Genehmigung sollte durch diese zentrale Stelle erfolgen. Dadurch wird die einheitliche Umsetzung dieser Projekte sichergestellt.

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Entsprechende Genehmigungen des Einsatzbereichs seien durch ein Kompetenzzentrum zu erteilen (vgl. Frage 37).

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

S. Frage 37 und 38

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA, aber:	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sei zusätzlich auf die Möglichkeit von Administrativmassnahmen hinzuweisen.		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA (Kompetenzzentrum) muss gut aufgebaut werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist.		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Mit zunehmender Anzahl solcher Fahrzeuge bindet eine jährliche Prüfung enorme Ressourcen. Dies würde einen unnötigen Aufbau der Prüfkapazitäten voraussetzen. Demgegenüber ist der Ansatz zu verfolgen, dass der Fahrzeughersteller verpflichtet wird, dem zentralen Fahrzeugregister (z.B. IVZ) jährlich die definierten Angaben zu liefern.</p> <p>Bei einem für die Fahrzeugart abweichenden Prüfintervall von einem Jahr müssten die betreffenden (führerlosen) Fahrzeuge zudem vom System als solche erkannt bzw. ausgeschieden werden können (bspw. mittels eines Hinweises im Fahrzeugausweis unter «besondere Verwendung: führerloses Fahrzeug», wie heute z.B. Polizeifahrzeug oder Behindertenfahrzeug).</p> <p>Auf die Ausnahme der Delegation an privatrechtliche Betriebe für führerlose Fahrzeuge sei auch aus diesem Grund zu verzichten (s. Art. 17 / Frage 18). Sollte daran festgehalten werden, sei die Ausnahme der Delegation in Artikel 34a VTS aufzunehmen.</p>		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Abkürzung FAS wird in der VTS (Art. 83) anders verwendet (Fahrzeugalarmsysteme).		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication (DETEC)
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : svg@astra.admin.ch

Fribourg, le 9 janvier 2024

2024-15

Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (OAFC)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 18 octobre 2023, vous nous avez consultés sur les objets cités en titre, et nous vous en remercions.

Moyennant deux remarques émises dans le questionnaire relatif à l'OCA, nous approuvons intégralement les projets d'ordonnances.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-Pierre Siggen, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Annexes

—

Questionnaire OAFC
Questionnaire OCA

Copie

—
à la Direction de la sécurité, de la justice et du sport, pour elle, la Police cantonale et l'Office de la circulation et de la navigation ;
à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la
mobilité ;
à la Chancellerie d'Etat.



Ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC)

Questionnaire

(structuré selon la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Etat de Fribourg Route des Arsenaux 41 1700 Fribourg
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 2 février 2024 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

Ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC)

1. Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant cette nouvelle ordonnance ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
2. Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Approuvez-vous l'art. 2 et les exigences concernant les projets pour lesquels une demande d'aide financière peut être déposée ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Approuvez-vous les prescriptions relatives à la demande d'aide financière (art. 3) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

5. Acceptez-vous que l'OFROU puisse proposer des thèmes prioritaires (art. 4) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Approuvez-vous la possibilité de recourir à des experts pour l'examen des demandes (art. 5) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

7. Approuvez-vous la réglementation relative à la décision d'octroi d'une aide financière (art. 6) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

8. Approuvez-vous l'ordre de priorité défini et la procédure à suivre en cas de

demandes trop nombreuses (art. 7) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

9. Approuvez-vous la réglementation relative aux coûts imputables (art. 8) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

10. Approuvez-vous la réglementation relative au calcul de l'aide financière (art. 9) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

11. Approuvez-vous la réglementation relative aux aides financières ultérieures provenant d'autres sources (art. 10) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

12. Approuvez-vous la réglementation relative au versement de l'aide financière (art. 11) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la prolongation du délai de mise en œuvre des projets (art. 12) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

14. Approuvez-vous la réglementation relative à la publication des informations concernant les projets subventionnés (art. 13) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

Projet



Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) Questionnaire

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Etat de Fribourg Route des Arsenaux 41 1700 Fribourg
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 2 février 2024 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Ordonnance sur la conduite automatisée

1. Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant le projet ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

2. Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

5. Acceptez-vous que le système d'automatisation doive maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, conformément à l'al. 2, et que ces exigences se fondent sur des réglementations et des normes internationales (art. 4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Acceptez-vous que l'immatriculation de véhicules sans conducteur se fonde sur les prescriptions techniques internationales relatives aux systèmes d'automatisation applicables au moment de la première mise en circulation, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV (art 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

7. Acceptez-vous que, sous certaines conditions, le DETEC puisse déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions concernant des systèmes d'automatisation (art. 6) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

--	--

8. Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

9. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation ne puissent plus être utilisés si le système de gestion associé n'est plus actualisé, et que cela entraîne l'immobilisation des véhicules sans conducteur (art. 8) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

10. Approuvez-vous la réglementation relative à la remise du manuel d'utilisation et au devoir d'information concernant l'enregistreur de mode de conduite (art. 9) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Il se pose un problème quant au suivi judiciaire. Il devrait en effet être précisé que les signatures des parties figurent dans le document.

11. Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Idem remarque ci-dessus.

12. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient en règle générale soumis à la réception par type (art. 11) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ?

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :		

14. Approuvez-vous la réglementation relative à la vérification de la conformité pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 13) ?

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :		

15. Approuvez-vous le principe des notifications obligatoires pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 14) ?

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :		

16. Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ?

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :		

17. Approuvez-vous les précisions apportées concernant l'application des clauses de sauvegarde des accords internationaux pour les véhicules équipés de systèmes d'automatisation (art. 16) ?

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
--	---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

18. Acceptez-vous que les cantons ne soient pas autorisés à déléguer les contrôles subséquents de véhicules sans conducteur à des entreprises ou à des organisations privées, mais qu'ils puissent demander que certaines vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise reconnu par l'OFROU ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule (art. 17) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

19. Approuvez-vous la réglementation relative aux fins autorisées du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR (art. 18) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

20. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

21. Acceptez-vous que les données de l'enregistreur de mode de conduite puissent être détruites sans le consentement des personnes concernées aux fins de la mise au rebut du véhicule (art. 20) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

22. Acceptez-vous que quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doit expliquer clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation conformément à sa destination ainsi que la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite et en conserver l'attestation écrite pendant dix ans (art. 21) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

23. Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

24. Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

25. Approuvez-vous les exigences générales concernant le parcage automatisé, notamment le fait que celui-ci suppose qu'une case de stationnement déterminée ait été attribuée au véhicule (art. 25) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

26. Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parcage automatisé (art. 26) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

--	--

27. Approuvez-vous la réglementation concernant la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé, notamment le fait que ces demandes doivent être déposées par le constructeur ou par une personne habilitée par celui-ci (art. 28) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

28. Approuvez-vous la réglementation concernant l'évaluation de la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé (art. 29) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :
Nous proposons d'ajouter à cet article l'exigence pour le requérant d'apporter la preuve de la conformité avec la planification cantonale.

29. Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

30. Approuvez-vous la réglementation relative aux personnes qui procèdent au chargement ou au déchargement partiel de véhicules sans conducteur, notamment le fait que la personne qui décharge une partie du véhicule soit responsable de veiller à ce que le déchargement partiel n'ait pas d'effets préjudiciables sur le reste du chargement (art. 31) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

31. Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

32. Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

33. Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

34. Approuvez-vous les exigences communes applicables à l'opérateur et à la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur, notamment les prescriptions relatives au permis de conduire, à la formation (spécifique) et au cours de perfectionnement (art. 35) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

35. Acceptez-vous que, pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclue pas le poids du conducteur (art. 36) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

36. Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

37. Approuvez-vous la réglementation relative à la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne son contenu et le rapport que le requérant doit entretenir avec la Suisse (art. 39) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

38. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement et à l'évaluation de la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les preuves à apporter, l'obligation de solliciter l'autorisation du canton concerné (et de l'OFROU si les conditions d'utilisation s'étendent aux routes nationales), ainsi que le droit de l'armée, de l'OFT et de l'OFDF d'être entendus (art. 40) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

39. Acceptez-vous que la décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur soit notifiée aux destinataires visés à l'art. 41, let. a à d (art. 41) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

40. Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

41. Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ?	
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :	

42. Approuvez-vous les différents éléments constitutifs d'une infraction (art. 44) ?	
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :	

43. Approuvez-vous la disposition dérogatoire pour les cas d'espèce particuliers et la constitution d'un groupe de suivi par l'OFROU (art. 45) ?	
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :	

2. Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière

44. Approuvez-vous le signal d'indication « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » et l'obligation de le placer au niveau de tous les accès aux aires de stationnement où le parcage automatisé est autorisé (art. 62, al. 8 et annexe 2, signal 4.91 ^{bis}) ?	
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :	

3. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

45. Acceptez-vous que les véhicules sans conducteur doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent annuel (art. 33, al. 2, let. a, ch. 5) ?	
---	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière

46. Acceptez-vous qu'un véhicule sans conducteur doive disposer d'une autorisation des conditions d'utilisation pour que le permis de circulation et les plaques puissent être délivrés (art. 71, al. 1, let. f) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

47. Acceptez-vous que l'examen théorique de base porte désormais aussi sur la connaissance des systèmes d'automatisation et d'aide à la conduite (annexe 11, ch. 1.2, sous-ch. 1.2.4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

48. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1 ^{bis} et 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

49. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les		
---	--	--

systèmes d'automatisation le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1 ^{bis} , 2 et 3) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

50. Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique (de conduite) des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-sections B, ch. 1 ^{bis} , et D, ch. 1 ^{bis}) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

Bau- und Justizdepartement

Rötihof
Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Telefon 032 627 25 41
bd.so.ch

Sandra Kolly
Regierungsrätin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

per E-Mail an: svg@astra.admin.ch

29. Januar 2024

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 haben wir die «Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)» zur Vernehmlassung erhalten, wofür wir Ihnen bestens danken.

Gerne benützen wir die Gelegenheit, uns zu den Vorlagen mittels der von Ihnen zur Verfügung gestellten Fragebogen zu äussern.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie freundlichst



Sandra Kolly
Regierungsrätin

Kopie - Kenneth Lützel Schwab, Amtschef MFK
elektr. an: - Sabine Riniker, Leiterin Rechtdienst
- Roger Schibler, Amtschef AVT

Beilagen: - Fragebogen zu AFV
- Fragebogen zu ÖStFV



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Kanton Solothurn

- Amt für Verkehr und Tiefbau
- Kantonspolizei
- Motorfahrzeugkontrolle
- Rechtsdienst

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Erläuterungsbericht geht davon aus, dass durch die Liberalisierung der Vorschriften bezüglich des automatisierten Fahrens ausschliesslich Verbesserungen bezüglich der negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs auftreten werden. Wir gehen davon aus, dass dies mit dem aktuellen Verordnungsentwurf gewährleistet ist – die Regelungen gehen aktuell nur soweit, dass das automatisierte Fahren auf eng definierte Einsatzgebiete begrenzt wird. Es ist nicht davon auszugehen, dass dadurch eine grosse Menge führerloser Fahrzeuge in Verkehr gesetzt werden.

Es ist aber zu beachten, dass mit fortschreitender Liberalisierung mehr solcher Fahrzeuge unterwegs sein werden. Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen sind heute noch nicht bekannt. Es ist jedoch denkbar, dass die Zunahme von automatisierten Fahrzeugen ein Verkehrswachstum auf der Strasse mit sich bringen wird (z.B. dadurch, dass diese Fahrzeuge auch von Personen genutzt werden können, welche heute über keine Fahrerlaubnis für konventionelle Fahrzeuge verfügen). Mit einem Verkehrswachstum werden auch die negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs grösser (z.B. bezüglich Lärm). Diese Entwicklung ist über die kommenden Jahre zu beobachten und im Rahmen späterer Anpassungen der Verordnung ist der Thematik Verkehrsaufkommen speziell Beachtung zu schenken.

Zusätzlich bleibt offen, wer allfällige Anpassungen an der Strasseninfrastruktur für automatisierte Fahrzeuge finanziert. Können die Kantone verpflichtet werden, auf bestimmten Strecken Investitionen zu tätigen? Wir gehen mit dem aktuellen Entwurf davon aus, dass kein Gesuchsteller einen Anspruch auf Ausbauten / Anpassungen der

<p>Strasseninfrastruktur hat, um das Verkehren automatisierter Fahrzeuge zu ermöglichen.</p> <p>Die Abkürzung «AFV» dürfte zu Verwechslungen und Missverständnissen führen. Seit Jahren steht das Kürzel für Systeme zur automatischen Fahrzeugfahndung und Verkehrsüberwachung.</p>
--

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Begriffsbestimmungen sollten zu besserer Verständlichkeit auch auf die international geltenden Level-Stufen nach SAE J3016 Bezug nehmen.		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Auch Unfälle mit einem reinen Sachschaden können eine Gefährdung darstellen und sollen nicht in lit. c hineininterpretiert werden müssen.		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Hinweispflicht für die Anleitungen ist zu begrüssen. Es handelt sich u.E. um Minimalpflichten. Ob die blosse Informationspflicht zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ausreicht, sollte u.E. vertieft geprüft werden.		
11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist davon auszugehen, dass dies aktiv bestätigt werden muss. Verhaltensanforderungen müssen in die VAV aufgenommen werden. Ob eine blosse «Beachtungspflicht» ausreicht, vermögen wir nicht abstrakt zu beurteilen. Das in Abs. 2 verwendete «Vertraut-Sein» ist äusserst vage und auslegungsbedürftig.		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zu den Typengenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden gewährleistet sein.		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Unklar ist das Verhältnis zu den Art. 54-56 VRV. Die Erläuterungen haben dieses zu erörtern. Die AFV darf zusätzliche Meldepflichten festlegen. Abweichende, allf. sogar weniger weitgehende Verhaltenspflichten bei einem Unfall sind aus Gründen der Verkehrssicherheit (und der Akzeptanz der neuen Technologie) abzulehnen. Die Frist von Abs. 2 erachten wir als zu kurz bemessen.		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: "Nicht amtliche" weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Mit der Wirkung gem. Abs. 1 ja. Die Abs. 2 und 3 sind sehr offen formuliert. Gerade weil die heute verfügbare Technik noch nicht alles erlaubt (vgl. Erläuterungen), ist neben dem Grundsatz von Abs. 2, Abs. 3 klarer zu bestimmen, was bei gebotener Vorsicht zulässig und was grundsätzlich unzulässig ist.		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Kanton kann nicht Betreiber von diesen Parkierflächen sein.		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Der Gesuchsteller sollte nicht der Fahrzeughersteller, sondern der Betreiber des Parkierungssystems sein.

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Keine Bemerkungen

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Keine Bemerkungen

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Es ist vollumfänglich auf die Pflichten gemäss Art. 30 SVG und Art. 73 VRV hinzuweisen.

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Keine Bemerkungen

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Reaktionszeit muss definiert werden.		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Bestimmung ist unklar: Gelten für diese Personen die Bestimmungen, welche für andere gewerbliche Chauffeure gelten? Oder die Bestimmungen für Neulenker? Oder die allgemeinen Regelungen? Ausserdem kann Abs. 2 nicht bloss Alkohol nennen. Vielmehr darf die Fahrfähigkeit der unter Art. 35 fallenden Personen nicht beeinträchtigt sein, unabhängig von der Substanz. Weshalb die Widerhandlung gegen Abs. 2 milder bestraft wird als dies Art. 91 und 91a SVG festlegen, ist nicht ersichtlich. Weiter muss mindestens die Kategorie B vorhanden sein auch für geschwindigkeitsreduzierte Fahrzeuge.		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Es muss mindestens die Kategorie B vorhanden sein auch für geschwindigkeitsreduzierte Fahrzeuge.		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus unserer Sicht ist es nicht zweckmässig, die Verantwortung für das Einreichen eines Gesuchs an den Fahrzeughalter zu delegieren. Wir empfehlen, dies analog der Regelung zum automatisierten Parkieren über den Hersteller zu regeln. Zum einen kennt der Hersteller den geeigneten Einsatzbereich seines Produkts am besten – zum anderen dürften die meisten Fahrzeughalter (auch wenn es sich um professionelle Betreiber von Fahrzeugflotten handelt) wohl bei der Erstellung des Gesuchs ohnehin auf umfangreiche Mithilfe des Herstellers angewiesen sein. Mit einer Regelung analog des automatisierten Parkierens ist gewährleistet, dass die Gesuche in hoher Qualität eingereicht werden und effizient beurteilt werden können. Dies begrenzt den – für die Kantone sehr hohen – Aufwand für die Bewältigung dieser neuen Aufgabe. Bezüglich Zuständigkeiten im Gesuchsverfahren siehe Frage 38.</p>		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Es stellt sich die Frage, ob die Verantwortung für die Erteilung der entsprechenden Genehmigungen wirklich bei den Kantonen liegen kann. Zwar kennen die Kantone die betroffenen Strecken in der Regel am besten – das Beurteilen der Gesuche erfordert jedoch ein sehr grosses Fachwissen und dürfte in den meisten Fällen dazu führen, dass zusätzliche Fachspezialisten rekrutiert werden müssen. Gleichzeitig sind diverse Stellen anderer Kantone oder der Bundesverwaltung anzuhören. Es scheint somit zweckmässiger, dass die Federführung für die Beurteilung solcher Gesuche übergeordnet – bei einer Bundesbehörde – angesiedelt wird und die betroffenen Kantone im Rahmen des Verfahrens angehört werden und Auflagen für die Nutzung von Strecken auf ihrem Kantonsgebiet machen können.</p>		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort auf Frage 34. Allg. gilt: Grundsätzlich sollten die «ordentlichen», im SVG festgelegten Strafbestimmungen gelten. Weiter sind die Fragen der Halterhaftung für natürliche und juristische Personen zu klären. Die Möglichkeiten von Administrativmassnahmen müssen zusätzlich aufgeführt werden.		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss zwingend definiert werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist.		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt wurden, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dies verkompliziert den Zulassungsprozess unnötig.		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Keine Bemerkungen		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Keine Bemerkungen

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Keine Bemerkungen

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Keine Bemerkungen



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Ver-
kehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an:
svg@astra.admin.ch

Basel, 23. Januar 2024

Regierungsratsbeschluss vom 23. Januar 2024

Vernehmlassung Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV):

Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 hat der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kantone eingeladen, sich zur Verordnung über das automatisierte Fahren und die Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen zu äussern. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Um die Chancen des automatisierten Fahrens zu nutzen und die Risiken zu minimieren, ist es unerlässlich, dass Erfahrungen gesammelt werden. Der Kanton Basel-Stadt unterstützt die Vorlagen deshalb grundsätzlich. Es ist zu begrüssen, dass das ASTRA innovative Vorhaben auf öffentlichen Strassen fördern will.

Jedoch verlangen die Vorlagen an manchen Stellen nach Begriffsbestimmungen. Mit Blick auf den polizeilichen Vollzug plädiert der Kanton Basel-Stadt für möglichst klare Verhaltenspflichten von Fahrzeuginhabern und Operatorinnen. Zudem sind eindeutige strafrechtliche Verantwortlichkeiten auch für juristische Personen einzuführen sowie bei den Operatorinnen und Operatoren die strafrechtlichen und allenfalls administrativrechtlichen Massnahmen nochmals zu überprüfen.

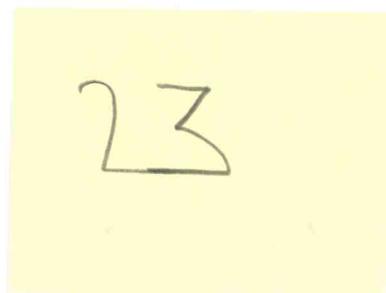
Auch möchten wir anregen, dass die Aussage im erläuternden Bericht zur AFV, wonach es sich bei den im Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Ereignissen ausschliesslich um Sach- und nicht um Personendaten handle, korrigiert wird. Für weitere Einzelheiten verweisen wir auf die Fragebogen.

Mit freundlichen Grüssen
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt


Lukas Engelberger
Vizepräsident


Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen erwähnt





Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Allgemeine Bemerkungen

Um die Chancen des automatisierten Fahrens zu nutzen und die Risiken zu minimieren, ist es unerlässlich, dass erste Erfahrungen gesammelt werden. Der Kanton Basel-Stadt unterstützt die Vorlage deshalb grundsätzlich.

Jedoch ist die Vorlage an manchen Stellen noch zu unpräzise und verlangt nach Begriffsbestimmungen. Überdies fehlt es an manchen Stellen an der praxisbezogenen Umsetzungsmöglichkeit (s. nachfolgend).

Aus unserer Perspektive liegt der wesentliche Fokus auf der tatsächlichen Möglichkeit Fahrdaten als Strafverfolgungsbehörde autonom und direkt sicherzustellen und auszuwerten, um eine intakte Strafverfolgung in einem angemessenen Zeitrahmen zu gewährleisten.

Wünschenswert wäre auch, wenn der Polizei eine Art Passepartout-Möglichkeit zukäme. So, dass sie ein nicht SVG adäquat fahrendes autonomes Fahrzeug von aussen her anhalten könnte.

Zudem spricht die Vorlage nur von den Chancen des automatisierten Fahrens. Die Risiken werden nicht aufgeführt. Zudem dürfte der Nutzen in Bezug auf die Strassenkapazität zumindest in absehbarer Zukunft minimal sein. Aufgrund der hohen Sicherheitsanforderungen könnte es sogar sein, dass Automatisierungssysteme so defensiv programmiert werden, dass die Strassenkapazität abnimmt.

Der Kanton Basel-Stadt geht davon aus, dass die Verordnung «laufend» entsprechend der technischen Entwicklungen im In- und Ausland angepasst wird.

Allgemeine Bemerkung zum Datenschutz

Der Kanton Basel-Stadt regt an, dass die Aussage im erläuternden Bericht zur AFV, wonach es sich bei den im Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Ereignissen ausschliesslich um Sach- und nicht um Personendaten handle, korrigiert wird. Solange die Daten einem/einer bestimmbar(en) Fahrzeughalter/in oder Fahrzeugführer/in zugeordnet werden können, handelt es sich um Personendaten im Sinne von Art. 5 Bst. a DSGVO. Angesichts einer fehlenden formell-gesetzlichen Grundlage für ein behördliches Profiling ist es deshalb berechtigt und wichtig, dass Art. 7 Abs. 3 AFV als technische Vorgabe vorschreibt, dass der Fahrmodusspeicher kein Profiling vornehmen darf. Es ist somit mittels geeigneter technischer Massnahmen auszuschliessen, dass die pro Ereignis aufgezeichneten und mit einem Zeitstempel versehenen Daten (vgl. Art. 25f Abs. 2 revSVG) zur Bewertung bestimmter persönlicher Aspekte der betroffenen Person – namentlich ihres Verhaltens (vgl. Art. 5 Bst. f DSGVO) – verwendet werden können.

Zur Verhaltenspflicht von Führern von autonomen Fahrzeugen (Art. 22 nAFV)

Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das indessen nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann vielmehr darauf geschlossen werden, dass es genügt, *wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird*. Die Pflichten des Lenkers müssen klarer umschrieben werden. Es muss klar sein, ob die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden muss oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.

Zudem sollte klargestellt werden, dass die neuen Verhaltenspflichten gemäss AFV auch als Verkehrsregeln im Sinne von Art. 26 ff. Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01; SVG) und der Verkehrsregelverordnung (SR 741.11; VRV) gelten. Ein entsprechender Hinweis oder Verweis im SVG würde Klarheit schaffen. Besser wäre es, die Verhaltensbestimmungen von Fahrzeuglenkenden und Operatoren in die VRV zu integrieren.

Zum automatisierten Parkieren ohne Anwesenheit der fahrzeugführenden Person

Aus den Erläuterungen geht einerseits hervor, dass eine *«Typengenehmigung nur dann erteilt werden darf, wenn das Aktivieren des Automatisierungssystems zum Parkieren einzig auf behördlich genehmigten Parkierungsflächen möglich ist. Die Genehmigung der Parkierungsfläche mit der Beurteilung, ob sie für das automatisierte Parkieren geeignet ist, obliegt wiederum der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde. Die Parkierungsfläche darf nur über gesonderte Zu- und Ausgänge erreichbar sein, aber auch den konventionellen Fahrzeugen zum Parkieren offenstehen»*.

Es ist uns nicht ganz klar, ob nun von «gesonderten Flächen» auszugehen ist oder diese Parkierungsflächen auch anderen Fahrzeugen offenstehen. Aus unserer Sicht besteht ein Widerspruch zu den in den Erläuterungen auf Seite 5 gemachten Aussagen, wonach die Parkierungsfläche vom übrigen Verkehr sowie von den Fuss- und Radverkehr bestimmten Flächen getrennt sein muss.

Hier ist aus unserer Sicht Klarheit zu schaffen.

Zur Strafbarkeit (Art. 44 nAFV)

Für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt, fehlt es an einer rechtlichen Grundlage dafür, unter Umständen auch juristische Personen zur Verantwortung ziehen zu können. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche Unternehmensstrafrechtsnorm beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden (vgl. auch BGer 6B_252/2017 vom 20. Juni 2018). So weist das UVEK im erläuternden Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche autonome Fahrzeuge entwickeln, herstellen und/oder im öffentlichen Verkehr zulassen oder als System einsetzen wollen, scheint zwingend notwendig.

In Art. 44 nAFV werden diverse Handlungen im Zusammenhang mit dem autonomen Fahren für strafbar erklärt. Dabei handelt es sich bei allen Straftatbeständen um blosser Übertretungen mithin um Bagatelldelikte, welche mit maximal Franken 10'000 Busse bestraft werden können.

Die Erläuterungen hierzu stehen dazu im Widerspruch, indem dort ausgeführt wird, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handle. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind dagegen generell keine vorgesehen. Die vorgeschlagenen Straftatbestände tragen dem Gefährdungspotential entsprechend zu wenig Rechnung. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug im Notmodus auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j.

Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürfte es u.E. kaum genügen, diese Straftatbestände auch als Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände auszugestalten.

Zur Bewilligungspflicht (Art. 29 und 39 nAFV)

Weiter stellt sich die Frage, ob es für die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen und für Parkierungsflächen genügt, – analog der Regelung in Deutschland – lediglich eine Genehmigungspflicht einzuführen. Zweckmässiger wäre es zweifellos, stattdessen eine Bewilligungspflicht vorzusehen. Dies ermöglicht es, den kantonalen Behörden bei Bedarf massgeschneiderte Auflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Der Vorteil einer Bewilligungspflicht besteht darin, dass der kantonalen Bewilligungsbehörden ein Ermessensspielraum zugestanden wird, was bei einer Genehmigung nicht der Fall ist.

Zur Umsetzung und Inkraftsetzung (Art. 47 nAFV)

Wichtig ist, dass den Kantonen für die Umsetzung genügend Zeit einzuräumen ist. Die geplante Umsetzung im ersten Quartal 2025 ist für die Kantone, die die Vorlage schlussendlich umsetzen müssen, nicht machbar. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen die Kantone die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst noch auf bzw. ausbauen.

	<p>Die neuen Aufgaben sind mit Mehrkosten verbunden. So müssen komplexe Parkierungssysteme überprüft und bewilligt werden, Fahrzeuge zugelassen und Fahrstrecken für führerlose autonome Fahrzeuge bewilligt werden. Sodann sind auch Gesuche für die Subventionierung von Projekten nach ÖStFV zu bearbeiten und die Projekte müssen von den Kantonen begleitet werden.</p> <p>Hinzu kommen weitere Aufgaben im Rahmen von Strafuntersuchungen. So kommt der Auslesung und der Analyse von Fahrzeug- und Systemdaten in Zusammenhang mit Unfällen eine immer zentralere Bedeutung zu. Dazu müssen neue Informatik-Systeme und Auslesegeräte beschafft werden. Auch bedarf es einer intensiven Schulung der Spezialisten und der Frontpolizei.</p> <p>Die vom UVEK angekündigte Begleitgruppe, welche die Umsetzung in den Kantonen unterstützen kann, ist aus polizeilicher Sicht zuzustimmen. Von Vorteil wäre, wenn diese auch für die Unterstützung von Umsetzungsfragen auf Fachebene beigezogen werden kann.</p>
--	--

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Wir sind lediglich unter Vorbehalt der Bemerkungen zu Frage 1 mit dem Gegenstand der Verordnung einverstanden.		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Zur besseren Verständlichkeit und für die Zuordnung der Rechte und Pflichten von Fahrzeugführenden und weiteren sollte bei den Begriffsbestimmungen besser auf die international geltenden Level Stufen nach SAE J3016 abgestimmt werden (Level I, II, III).</p> <p>Art. 2 lit. c: Es besteht Verständnisfrage bei der Definition des Übergabe- und Übernahmestandes: Es ist unklar, wie weit entfernt dieser von einem entsprechenden Parkfeld sein darf. Dies sollte klarer definiert werden.</p> <p>Art. 2 lit. d: Hier sollte das Wort «zumindest» gestrichen werden. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.</p> <p>Ausserdem sollte der Begriff «Operatorinnen und Operatoren» definiert werden.</p>		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gemäss Art. 3. Abs. 1 lit. g wird pro Forma ein Schutzmechanismus vom Hersteller verlangt. Wie dieser Schutzmechanismus auszusehen hat bleibt hingegen offen. Das bedeutet, dass ein Hersteller z.B. ein Mindestschutzmechanismus einbauen kann, damit diese Voraussetzung (pro forma) gemäss Verordnung erfüllt ist. Je nach Hersteller variieren die Schutzmechanismen und der eigentliche Sinn dieser Litera würde ins Leere laufen. Hier sollte von einem konkreten Mindeststandard ausgegangen werden. Entsprechend sollte diese Litera angepasst werden.</p> <p>Art. 3 Abs. 2 lit. e AFV: Wie ist die Definition einer «ausreichenden Zeitreserve»? Wie soll solch eine ausreichende Zeitreserve gewährleistet werden? Siehe hierzu auch Kommentar zu Art. 22.</p> <p>Redaktionelle Hinweise: Zu Art. 3 Abs. 1 lit. b: Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. e: Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionszeit. Die Mindestreaktionszeit sollte in der Verordnung konkretisiert werden.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 3: Die Einhaltung der Verkehrsregeln sind sehr detailliert aber zu wenig konkret umschrieben (u.a. «angemessener» Abstand). Im Wesentlichen geht es darum, dass ein vollautomatisiertes Fahrsystem das Fahrzeug so bedienen können muss, dass alle Verkehrsregeln eingehalten werden können. Demgegenüber können das teil- respektive hochautomatisierte Fahrassistenzsysteme nur teilweise und es gelten andere Rechte und Pflichten für die verantwortlichen Menschen.</p> <p>Grundsätzlich stellen sich bei Art. 3 Abs. 3 auch noch folgende Fragen, wenn beispielsweise das System versagt. Wer ist in diesem Falle für die Verkehrsregelverletzung verantwortlich und wer überprüft die Verantwortlichkeiten. Hier stellen sich noch Fragen zur konkreten Umsetzung in der Praxis. Letztendlich muss gewährleistet werden, dass zur Überprüfbarkeit an die Systemdaten gelangt werden kann (Edition bzw. Herausgabepflichten).</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 4 Abs. 4: Gemäss Erläuterungsbericht ist die Aufzählung abschliessend. Die Auflistung der meteorologischen Rahmenbedingungen in lit. a ist hingegen nicht ab-</p>		

	<p>schliessend zu verstehen. Wir bitten darum, diese Unterscheidung im Erläuterungsbericht noch klarer zu erwähnen und nach Möglichkeit eine umfassende Liste von meteorologischen Rahmenbedingungen im Erläuterungsbericht zu ergänzen. Es ist z.B. zu prüfen, ob auch «Seitenkräfte», wie diese aufgrund von starken Winden entstehen können, als zusätzliche Litera aufzunehmen ist.</p> <p>Art. 4 Abs. 4 lit. d: Neben den Markierungen sind auch die Signale explizit zu erwähnen.</p>
--	---

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Abs. 1, lit. a: Der Begriff «verhältnismässig» sollte mindestens in den Erläuterungen anhand von Beispielen konkretisiert werden oder als «namentliche» Aufzählung beispielhaft bei der Litera erwähnt werden. Die Auslegung bleibt sonst zu offen.</p> <p>Ergänzung Art. 6 lit. d: Auch Unfälle mit einem reinen Sachschaden können eine Gefährdung darstellen und sollen nicht in lit. c hineininterpretiert werden müssen.</p>		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es fehlen klare Regelungen, wie lange der Fahrmodusspeicher Daten minimal aufbewahren muss, bzw. wie lange der Fahrmodusspeicher Daten maximal aufbewahren darf.</p> <p>Art. 7 Abs. 4 lit. c AFV: Der Begriff «Zeitstempel» sollte auf Atomuhrzeit oder Cäsiumzeit konkretisiert werden. So, dass von einem internationalen einheitlichen Zeitbegriff ausgegangen werden kann. Z.B. bei einem Zusammenstoss ist es essentiell, dass die genauen Zeiten in den betreffenden Fahrzeugen übereinstimmen.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gemäss Art. 8 Abs. 2 nAFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nicht mehr benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen. In Art. 8 wird diese Stilllegung jedoch nicht erwähnt.</p> <p>Zudem ist unklar, ob solche Fahrzeuge generell von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass solche Fahrzeuge einfach nicht mehr benützt werden dürfen. Oder bedeutet es, dass das Fahrzeug lediglich nicht mehr im automatisierten Fahrmodus gefahren werden darf. Der Verordnungstext stimmt nicht mit den Erläuterungen überein. Es ist zudem unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich wäre. Dies wäre aus unserer Sicht in der SKV zu regeln.</p> <p>Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV stellt dieses Verhalten unter Strafe. Bei den Herstellern handelt es sich allerdings regelmässig um (internationale) juristische Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm analog OBG nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch aus unserer Sicht nicht möglich. Letztendlich fehlt bei Art. 8 Abs. 2 eine Strafbestimmung, wenn der Hersteller diese Information an den Halter unterlässt. Siehe dazu auch Art. 44.</p>		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>In den Erläuterungen wird Folgendes erwähnt:</p> <p><i>«Aber es soll von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, verlangt werden, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind.»</i></p> <p>Hier stellt sich die Frage, wie eine Missachtung dieser Pflicht kontrolliert und allenfalls geahndet werden kann.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Ob es richtig ist, vorläufig auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden. Ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich weisen. Zumindest sollte diese Entwicklung im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren beobachtet werden.</p> <p>Personen, die altrechtliche Kategorien haben und solche Fahrzeuge unter Anwendung der Assistenzsysteme führen wollen sollte allenfalls neue oder zusätzliche Prüfung o.ä. auslösen. Hier einzig auf die Instruktion der Hersteller zu vertrauen greift zu kurz.</p> <p>Detailfragen für die praktische Führerprüfung müssen geregelt werden.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Nein: Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und für die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 14 Abs. 1: Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird.</p> <p>Alternativ könnte vorgeschrieben werden, dass das Fahrzeug selbst direkt eine entsprechende Mitteilung an das ASTRA und der nächstgelegenen Polizei machen muss; dies analog dem bereits «automatischen Notruf».</p> <p>Zu überdenken ist, ob eine doppelte Meldung an das ASTRA notwendig ist. Gem. Art. 14 Abs. 1 lit. a wird der Fahrzeughalter dazu verpflichtet einen sicherheitsrelevanten Vorfall mit mindestens einer verletzten Person beim ASTRA zu melden. Bei solch einem Vorfall ist der Fahrzeuglenker gem. Art. 51 SVG ohnedies dazu verpflichtet diesen Vorfall der Polizei zu melden. Und diese wird nun gem. Art. 14 Abs. 2 ebenfalls dazu verpflichtet ebengenannten Vorfall dem ASTRA zu melden. Hier wird somit eine doppelte Meldung über den gleichen Vorfall erfolgen.</p> <p>Art. 14 Abs. 2: Die Meldefrist von zwei Wochen ist viel zu kurz angesetzt. Es sollen hier die gleichen Fristen angesetzt werden, wie bei nicht autonomen Fahrzeugen gem. Art. 5 Abs. 2 ISUV.</p> <p>Im Umkehrschluss wäre es sinnvoll und erstrebenswert, wenn das ASTRA den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungs- und Strafverfolgungsbehörden entsprechende Vorfälle auch melden würde. Da zum Beispiel die Polizei nicht von allen Unfällen Kenntnis erhält. Mit solch einem beidseitigem Austausch könnte eine nationale Harmonisierung resp. Gleichbehandlung gegenüber allen Lenkern gewährleistet werden.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen. Der Kanton sollte vom ASTRA in diesen Prozess einbezogen werden.</p>		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Art. 18 lit. b: "Nicht amtliche" ist zu streichen, somit können amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.</p> <p>Die relevanten Daten müssen einfach und unbürokratisch von der Polizei erhoben werden können.</p> <p>Es muss angestrebt werden, dass zur Datensicherung ein einheitliches Tool verwendet werden kann (Bsp. analog BOSCH CDR Kit). Alternativ sollen die Daten vom Hersteller in einer Verständlichen Art und Weise der Strafverfolgungsbehörde zur Verfügung gestellt werden müssen.</p>		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es ist darauf hinzuweisen, dass Art. 19 Abs. 1 Bst. a AFV sehr unterschiedlichen Behörden erlaubt, Daten für ihre jeweiligen Vollzugsaufgaben zu bearbeiten und dass dabei auch die Daten aus dem Fahrmodusspeicher nach Art. 25g Abs. 4 SVG erwähnt werden.</p>		

	Dadurch kann der Eindruck entstehen, es könnten auch andere als die Zulassungsbehörden geltend machen, die Bearbeitung jener Daten sei für ihre Aufgabenerfüllung unentbehrlich, was den Rahmen von Art. 25g SVG klar sprengen würde. Der Satzteil «sowie Daten aus dem Fahrmoduspeicher (Art. 25g Abs. 4 SVG)» müsste gelöscht werden. Falls als nötig erachtet, kann für die Datenbearbeitung durch die Zulassungsbehörden ein eigener Buchstabe vorgesehen werden; allerdings wird eine Wiederholung des Regelungsgehalts von Art. 25g Abs. 4 SVG in der AFV für nicht erforderlich erachtet.
--	--

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmoduspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmoduspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das hingegen nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann u.E. darauf geschlossen werden, dass es genügt, wenn sich der Fahrzeuglenker lediglich bereithält, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird. Die Pflichten des Lenkers sollen klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.</p>		

	<p>Gemäss Art. 3, Abs. 2 lit e ist ein menschliches Eingreifen mit «ausreichender Zeitreserve» anzuzeigen. Mit dieser Formulierung sind wir einverstanden.</p> <p>Gemäss Art. 22 Abs. 3 muss der Fahrzeugführer übernehmen «sobald er oder sie vom Automatisierungssystem dazu aufgefordert wird». Diese Formulierung ist schon einschränkender, aber aus unserer Sicht noch hinreichend offen. Die Erläuterung dazu (S. 29 Erläuterungsbericht) legt die Verordnung aber sehr eng aus. Schon das Schreiben von Textnachrichten auf dem Handy ist nicht zulässig, d.h. die Wiederübernahme des Steuers muss innerhalb von 1-2 Sekunden erfolgen.</p> <p>Eine so kurze Reaktionszeit entlastet die fahrende Person nur minimal und ist wohl in der Praxis auch nicht gegeben. Da das Automatisierungssystem ein Manöver zur Risikominimierung können muss (gemäss Art. 3, Abs. 2 lit. f), ist eine so kurze Reaktionszeit wohl auch nicht notwendig.</p>
--	---

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sehen einen Widerspruch zu den Ausführungen auf Seite 5 der Erläuterungen, wonach auf solchen Parkierungsflächen keine Fusshänger verkehren dürfen. Eine manuelle Entgegennahme des Fahrzeuges setzt ja voraus, dass der Lenker zuerst zum Fahrzeug (als Fussgänger) laufen muss.</p> <p>Zudem stellt sich bei Art. 24 Abs. 4 die Frage nach dem Sinn. Es kann ja nur zum Vorteil der Verkehrssicherheit sein, wenn der Fahrer den Parkierungsvorgang im Auto überwachen möchte. So wird es ihm verboten.</p>		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetz und der Verordnung zu den Erläuterungen. Gemäss Art. 25b Abs. 2 SVG dürfen Automatisierungssysteme für Parkflächen nur auf Verkehrsflächen vorgesehen werden, die vom übrigen Verkehr sowie von Fussgängern und Radfahrenden abgegrenzt sind. Auf Seiten 8 und 33 (unten) der Erläuterungen wird jedoch von Mischverkehr ausgegangen.</p> <p>Sofern auf dieser abgegrenzten Parkfläche gar keine Personen oder Fahrzeuge verkehren und es sich um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, ist das SVG gar nicht anwendbar. Entsprechend ist es fraglich, ob diese Parkflächen über das Strassenverkehrsrecht zu regeln sind. Parkflächen für das automatisierte Parkieren können über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.</p>		

	Zu beachten ist, dass die Kantone genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.
--	--

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich sind wir einverstanden. Bei Art. 28 Abs. 4 stellt sich noch die Frage, ob hier nicht die Pflichten gemäss Art. 51 SVG gemeint sind und ob ein Verweis sinnvoll wäre.		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Art. 29 Abs. 1: Anstatt den Begriff «Genehmigung» sollte der Begriff «Bewilligung» verwendet werden. Hierdurch wird es der Bewilligungsbehörde ermöglicht, nötigenfalls zusätzliche Sicherheitsauflagen an die Bewilligung zu knüpfen.		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Hier findet u.E. eine Ungleichbehandlung zwischen den Fahrzeugtypen statt. Bei einem nicht autonom fahrenden Fahrzeug ist gem. Art. 93 SVG primär der Lenker für die korrekte Ladungssicherung zuständig. Gem. Art. 31 AVF soll primär die Verantwortung bei der be- oder entladende Person eines führerlosen Fahrzeuges liegen. Ebenfalls wird das Strafmass anders beurteilt. Wie rechtfertigt sich diese Ungleichbehandlung?</p>		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Fahrzeugausweis von solchen Fahrzeugen ist lediglich elektronisch auszufertigen, beziehungsweise im IVZ zu hinterlegen und bedarf keines «Papiernachweises».</p> <p>Hingegen ist eine Kennung von aussen gut lesbar anzubringen (inkl. Nennung im System wo diese zu finden ist). Dies könnte in Form eines QR Codes, oder der Fahrzeugnummer o.ä. erfolgen.</p> <p>Zudem wäre zu prüfen ob selbstfahrende Fahrzeuge nicht mit speziellen Kontrollschildern versehen werden sollten.</p> <p>Zentral ist, dass die Daten vor Ort abrufbar sind.</p> <p>Gemäss Art. 44 j und h nAFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 nAFV strafbar. Halter können natürliche oder jur. Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von jur. Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind.</p>		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Reaktionszeit des Operators muss definiert werden.</p>		

Wir gehen davon aus, dass eine Operatorin oder ein Operator mehr als ein Fahrzeug überwachen kann. Die Aufgaben gemäss Abs. 2 lit c bis h sind deshalb nicht in jedem Fall unmittelbar möglich, sondern dürfen auch mit einer gewissen Reaktionszeit (30-60 Sekunden?) erfolgen.
--

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir gehen davon aus, dass die manuelle Bedienung von führerlosen Fahrzeugen nicht zwingend aus dem Auto heraus erfolgen muss. Es muss erlaubt sein, dass auch die Operatorin oder der Operator die Funktion der manuellen Bedienung über eine Fernsteuerung erfüllen kann.		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Art. 35 Abs. 2 AFV: Wie kann dieser Soll - Zustand (Nüchtern) von der Kantonspolizei überprüft werden, wenn der Operator z.B. in einem anderen Kanton verweilt? Erst bei einer Auffälligkeit respektive bei einem Ereignis könnte die Behörde aktiv werden. Bis der zuständige Operateur gefunden und ein Rechtshilfegesuch erlassen wurde und die dortige Polizei ausgerückt wäre, sind vermutlich schon wichtige Stunden vergangen. Wieso wird nur Alkohol explizit genannt? Es sollte einfach von Fahrfähigkeit ausgegangen werden. Die Strafbarkeit gemäss Art. 44 lit. j nAFV sieht in jedem Fall nur eine Übertretung vor. Hier sollte mehr differenziert werden. Auch Fragen, ob es zu einem Führerausweisenzug führen kann, sollten noch mal aufgenommen werden.		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es sollte eine Bewilligung eingeholt werden müssen, nicht nur eine Genehmigung. Mit der Bewilligung können auch Auflagen verknüpft werden, mit der Genehmigung nicht.</p> <p>Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können.</p> <p>Den Kantonen muss genügend Zeit eingeräumt werden, um die Zuständigkeiten zu regeln. Allenfalls sind auch Gesetzesänderungen nötig, welche einige Zeit in Anspruch nehmen.</p> <p>Allenfalls ist zu präzisieren, ob direkt mit Niederlassung / Wohnsitz in der Schweiz dies möglich ist oder erst nach einer gewissen Frist. Eine Frist würde ein Missbrauchspotential seitens der Zulassungsstelle verringern (analog von Zulassung von «gebrauchten Neuwagen» aus dem Ausland zur Umgehung von CO2 Sanktionen).</p>		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus unserer Sicht fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Zudem weist der erläuternde Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. Erläuterungen S. 42, Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche autonome Fahrzeuge entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig. Im Erläuterungsbereich steht zudem Folgendes:</p> <p><i>«Insbesondere die Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen müssen sich gegebenenfalls auch strafbares Handeln der Operatorinnen oder Operatoren, aber auch der übrigen Angestellten anrechnen lassen.»</i></p> <p>Aus unserer Sicht ist die strafrechtliche Verfolgung aus beweisrechtlichen Gründen sehr schwierig und wird wohl aufwendige Ermittlungen voraussetzen.</p>		

In Art. 44 nAFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich bei allen um blossе Übertretungen, welche mit maximal Franken 10'000 Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind trotzdem keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des autonomen Fahrens u.E. zu wenig Rechnungen und ist nicht adäquat.

Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j. Im Bericht wird – soweit ersichtlich – wird ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürften diese Straftatbestände keineswegs als – Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände – ausgestaltet werden.

Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der Strafbestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes möglich ist. Wenn beispielsweise das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt, stellt sich die Frage, ob nun lediglich der Übertretungstatbestand gemäss AFV zur Anwendung gelangt oder auch Strafen gemäss Art. 90 SVG z.B. wegen Nichtbeherrschen des Fahrzeugs.

Weiter wird ein Operator gem. Art 44 Abs. 2 lit i. und j. bessergestellt als ein Lenker obschon er die gleichen Voraussetzungen erfüllten sollte wie der Lenker.

Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.

Weiter fehlt in Art. 44 Abs. 1 lit. c ein Straftatbestand bezüglich "zur Verfügung stellen der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung» Dies muss noch ergänzt werden, da diese Pflichtverletzung sonst nicht strafbar ist.

Art. 44 Abs. 1 lit. f und g: Hier stellt sich generell die Frage, wie dies in der Praxis kontrolliert werden soll.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es stellt sich die Frage, woraus hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen die entsprechende Parkierungsfläche zugelassen ist. Es ist zu prüfen, ob zusätzlich ein Verbotssignal für Fussgänger und nicht zugelassene Fahrzeugführer notwendig ist. Gemäss Gesetz und Verordnung ist auf automatisierten Parkierungsflächen kein Mischverkehr zugelassen (die Erläuterungen stehen diesbezüglich im Widerspruch zum Gesetzes- und Verordnungstext).		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt werden konnten, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dies sollte allenfalls eine neue oder zusätzliche Prüfung auslösen für Personen, die altrechtliche Kategorien haben und solche Fahrzeuge unter Anwendung der Assistenzsysteme führen wollen. Hier einzig auf die Instruktion der Hersteller zu vertrauen greift zu kurz.		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Regierungsrat, Kasernenstrasse 31, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK,
Bern

svg@astra.admin.ch

Liestal, 23. Januar 2024

Vernehmlassung betreffend Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV); Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Gelegenheit zur Meinungsäusserung.

Wir unterstützen die Bestrebungen, klare Rahmenbedingungen für das automatisierte Fahren auf Strassen zu schaffen. Einerseits werden dadurch Innovationen gefördert, andererseits werden die Verantwortlichkeiten für Personen- und Sachschäden geklärt.

Wir verweisen auf die beiliegenden vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vorbereiteten Fragebogen, aus welchen Sie unsere Antworten entnehmen können.

Hochachtungsvoll



Monica Gschwind
Regierungspräsidentin



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

- Beilage 1: Beantworteter Fragebogen betreffend die Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)
- Beilage 2: Beantworteter Fragebogen betreffend die Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Sicherheitsdirektion Kanton Basel-Landschaft

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Vorlage kann aus polizeilicher Sicht grundsätzlich zugestimmt werden, da hiermit die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer gewährleistet ist respektive verbessert werden soll.

Die neue Technologie ermöglicht privaten und öffentlichen Mobilitätsdienstleistern, neue, zukunftsgerichtete Geschäftsmodelle zu entwickeln und bildet die Grundlage für wirtschaftliche Innovationen, die auch für den Kanton Basel-Landschaft von volkswirtschaftlicher Bedeutung sind.

Besonders wichtig ist aber, dass die Strafverfolgungsbehörden in Untersuchungs- und Ereignisfällen auf die Fahrdaten zugreifen können. Damit wird sichergestellt, dass die Ursachen von Unfällen mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen aufgeklärt werden und die Systeme kontinuierlich verbessert werden können.

Es ist zu begrüßen, wenn in der Schweiz möglichst rasch klare Rahmenbedingungen geschaffen werden, um mit der neuen Technologie Erfahrungen sammeln zu können, damit diese für die Verkehrssicherheit, für die Wirtschaft, die Bevölkerung und den universitären Standort nutzbar gemacht werden können.

Allerdings weist die Vorlage an gewissen Stellen noch Mängel und offene Fragen auf.

Zu klären ist unter anderem wie die Polizei automatisierte Fahrzeuge von aussen anhalten können.

Besondere Bemerkungen

Zur Verhaltenspflicht bei der Verwendung des Automatisierungssystems (Art. 22 nAFV)

Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten präziser umschrieben werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen geschärft werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das indessen nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut kann vielmehr darauf geschlossen werden, dass es genügt, *wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird*. Die Pflichten des Lenkers müssen klarer umschrieben werden. Es muss klar sein, ob die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden muss oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.

Zudem sollte klargestellt werden, dass die neuen Verhaltenspflichten gemäss AFV auch als Verkehrsregeln im Sinne von Art. 26 ff. Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01; SVG) und der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11; VRV) gelten. Ein entsprechender Hinweis oder Verweis im SVG würde Klarheit schaffen. Besser wäre es, die Verhaltensbestimmungen von Fahrzeuglenkenden und Operatoren in die VRV zu integrieren.

Zur Strafbarkeit (Art. 44 nAFV)

Für den Fall, dass es aufgrund eines fehlerhaften Automatisierungssystems zu Personenschäden kommt, fehlt es an einer rechtlichen Grundlage dafür, unter Umständen auch juristische Personen zur Verantwortung ziehen zu können. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche Unternehmensstrafrechtsnorm beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden (vgl. auch BGer 6B_252/2017 vom 20. Juni 2018). So weist das UVEK im erläuternden Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln, herstellen und/oder im öffentlichen Verkehr zulassen oder als System einsetzen wollen, scheint zwingend notwendig.

In Art. 44 nAFV werden diverse Handlungen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren für strafbar erklärt. Dabei handelt es sich bei allen Straftatbeständen um blosse Übertretungen mithin um Bagatelldelikte, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können.

Die Erläuterungen hierzu stehen dazu im Widerspruch, indem dort ausgeführt wird, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handle. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind dagegen generell keine vorgesehen. Die vorgeschlagenen Straftatbestände tragen dem Gefährdungspotential entsprechend zu wenig Rechnung. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug im Notmodus auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j nAFV.

Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht ausser Acht gelassen werden. Auch dürfte

es kaum genügen, diese Straftatbestände auch als Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände auszugestalten.

Zur Bewilligungspflicht (Art. 29 und 39 nAFV)

Weiter stellt sich die Frage, ob es für die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen und für Parkierungsflächen genügt, – analog der Regelung in Deutschland – lediglich eine Genehmigungspflicht einzuführen. Zweckmässiger wäre es zweifellos, stattdessen eine Bewilligungspflicht vorzusehen. Dies ermöglicht es, den kantonalen Behörden bei Bedarf massgeschneiderte Auflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Der Vorteil einer Bewilligungspflicht besteht darin, dass den kantonalen Bewilligungsbehörden ein Ermessensspielraum zugestanden wird, was bei einer Genehmigung nicht der Fall ist.

Zur Umsetzung und Inkraftsetzung (Art. 47 nAFV)

Wichtig ist, dass den Kantonen für die Umsetzung genügend Zeit einzuräumen ist. Die geplante Umsetzung im ersten Quartal 2025 ist für die Kantone, die die Vorlage umsetzen müssen, nicht machbar. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen die Kantone die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst auf- bzw. ausbauen.

Zur Begleitgruppe

Der vom UVEK angekündigte Begleitgruppe, welche die Umsetzung in den Kantonen unterstützen kann, ist aus polizeilicher Sicht zuzustimmen. Von Vorteil wäre, wenn diese auch für die Unterstützung von Umsetzungsfragen auf Fachebene beigezogen werden kann.

Zur Fahrfähigkeitsregelung bzw. Strafbarkeit von alkoholisierten Operatoren (Art. 35 Abs. 2 und Art. 44 Abs. 3 j nAFV)

Gemäss Art. 35 Abs. 2 nAFV müssen während der Ausübung der Tätigkeit als Operatorin oder Operator oder als Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, die Anforderungen an die Fahrfähigkeit erfüllt sein. Die Tätigkeit darf nicht unter Alkoholeinfluss ausgeübt werden.

Es ist zu begrüssen, dass diese Funktionäre fahrfähig sein müssen. Allerdings ist der vorgeschlagene Wortlaut unklar. Ist die Bestimmung als Alkoholverbot zu verstehen, wie es für Berufschaffeuere und Neulenker gilt oder gelten die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien? Es erscheint sinnvoll, hier auf die Regelung gemäss VRV zu verweisen und klarzustellen, dass diese Verkehrsregeln auch für Operierenden anwendbar sind. Falls kein Verweis auf die VRV erfolgt, sollte zumindest ein klarer Wert bzw. ein Alkoholverbot definiert werden.

Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatoren sodann nur schwer möglich, da die Überwachung vom Büro aus erfolgt. Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.

Bezüglich Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für die Verkehrsvollzugspolizei schwierig und aufwändig, zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und vollautomatisierten</i> Fahrsystemen könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.</p> <p>Gemäss Art. 3. Abs. 1 Buchstabe g wird vom Hersteller pro forma ein Schutzmechanismus verlangt. Wie dieser Schutzmechanismus auszusehen hat, bleibt offen. D.h. ein Hersteller kann z.B. einen Mindestschutzmechanismus einbauen, damit dieser Punkt gemäss Verordnung erfüllt ist. D.h. je nach Hersteller variieren die Schutzmechanismen und der eigentliche Sinn dieser Bestimmung würde ins Leere laufen. Hier sollte von einem konkreten Mindeststandard ausgegangen werden. Entsprechend sollte die Bestimmung angepasst werden.</p> <p>Redaktionelle Hinweise: Zu Art. 3 Abs. 1 Buchstabe b: Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 Buchstabe e: Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionszeit. Die Mindestreaktionszeit sollte in der Verordnung konkretisiert werden.</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gegebenenfalls sollten bezüglich der Markierungen und Signale auch die Infrastruktureigner in Pflicht genommen werden bzw die Zuständigkeit geklärt werden; insbesondere wenn es um die Spezifizierung für die Automatisierung geht.</p>		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In Art. 6 Abs. 2 Buchstabe b ist zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen können. Sonst ist es unklar, ob solche Fälle unter lit. c fallen oder nicht.		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. Art. 7 Abs. 4 Buchstabe d sollte entsprechend angepasst und die ersten drei Wörter gestrichen werden.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist u.E. mithin unklar, ob solche Fahrzeuge generell von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass sie nicht mehr benützt werden dürfen? Oder bedeutet es, dass das Fahrzeug lediglich nicht mehr im automatisierten Fahrmodus gefahren werden darf? Der Verordnungstext stimmt nicht mit den Erläuterungen überein. Es ist zudem unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich ist. Dies wäre in der Strassenverkehrskontrollverordnung SKV zu regeln.		

Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV stellt dieses Verhalten unter Strafe. Bei den Herstellern handelt es sich allerdings regelmässig um (internationale) jur. Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm analog OBG nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch nicht möglich.

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Ob es richtig ist, vorläufig auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden. Ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich weisen. Zumindest sollte diese Entwicklung im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren beobachtet werden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit wären weitere Pflichten zu prüfen. Personen, die altrechtliche Kategorien haben und solche Fahrzeuge unter Anwendung der Assistenzsysteme führen wollen, sollten allenfalls neue oder zusätzliche Prüfungspflichten auslösen. Hier einzig auf die Instruktion der Hersteller zu vertrauen greift zu kurz. Die Detailfragen für die praktische Führerprüfung müssen geregelt werden.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Auch die Unfälle von anderen Fahrzeugen mit hochautomatisiertem Modi sollten gemeldet werden müssen. Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch melden.

Art. 14 Abs. 2: Die Meldefrist von zwei Wochen ist viel zu kurz angesetzt. Es sollen hier die gleichen Fristen angesetzt werden, wie bei nicht autonomen Fahrzeugen gem. Art. 5 Abs. 2 ISUV.

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen. Der Kanton sollte vom ASTRA in diesen Prozess einbezogen werden.

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom

ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Polizei ist im Falle eines Unfalls nicht nur an den Daten aus dem Fahrmodusspeicher interessiert, sondern auch aus dem System zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung (gemäss Art. 7 Abs 3. Buchstabe c).</p> <p>Art. 18 Buchstabe c: "Nicht amtliche" weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.</p> <p>Die relevanten Daten müssen einfach und unbürokratisch von der Polizei erhoben werden können. Es muss angestrebt werden, dass zur Datensicherung ein einheitliches Tool verwendet werden kann (Bsp. analog BOSCH CDR Kit). Alternativ sollen die Daten vom Hersteller in einer verständlichen Art und Weise der Strafverfolgungsbehörde zur Verfügung gestellt werden müssen.</p>		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	--

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann vielmehr darauf geschlossen werden, <i>dass es genügt, wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird.</i> Somit wäre es gemäss unserem Verständnis zulässig, SMS zu schreiben oder ein Buch zu lesen.</p> <p>Die Pflichten der Lenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht? Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, bzw. nach dem Grundsatz in dubio pro reo wäre das Verhalten gesetzeskonform. Auch für die Fahrzeuglenkenden sollte es klar sein, was zulässig ist und was nicht.</p>
--

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetzeswortlaut bzw. dem Wortlaut der AFV und den Erläuterungen. Gemäss Art. 25b Abs. 2 SVG dürfen Automatisierungssysteme für Parkflächen nur auf Verkehrsflächen vorgesehen werden, die vom übrigen Verkehr sowie von Fussgängern und Radfahrenden abgegrenzt sind. Auf Seiten 8 und 33 (unten) der Erläuterungen wird jedoch von Mischverkehr ausgegangen (sprich es dürfen auf diesen Verkehrsflächen auch von Menschen gesteuerte Fahrzeuge und Fussgänger verkehren).</p> <p>Sofern auf dieser abgegrenzten Parkfläche keine Personen oder Fahrzeuge verkehren und es sich um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, ist das SVG nicht anwendbar (keine öffentlichen Verkehrsflächen). Entsprechend ist es fraglich, ob diese Parkflächen über das Strassenverkehrsrecht zu regeln sind. Parkflächen für das automatisierte Parkieren</p>

<p>können über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden. Zu beachten ist, dass die Kantone insbesondere in diesem Punkt genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.</p>

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Art. 29 Abs. 1: Anstatt den Begriff Genehmigung sollte der Begriff Bewilligung verwendet werden. Hierdurch wird es der Bewilligungsbehörde ermöglicht, nötigenfalls zusätzliche Sicherheitsauflagen an die Bewilligung zu knüpfen		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>Bei einem nicht führerlos fahrenden Fahrzeug ist gem. Art. 93 SVG primär der Lenker für die korrekte Ladungssicherung zuständig. Gem. Art. 31 AVF soll primär die Verantwortung bei der be- oder entladende Person eines führerlosen Fahrzeuges liegen. Ebenfalls wird das Strafmass anders beurteilt. Wie rechtfertigt sich diese Ungleichbehandlung?</p>

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Gemäss Art. 44 j und h nAFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 nAFV strafbar. Halter können natürliche oder jur. Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von jur. Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind. Der Fahrzeugausweis von solchen Fahrzeugen ist lediglich elektronisch auszufertigen, beziehungsweise im IVZ zu hinterlegen und bedarf keines «Papiernachweises». Hingegen ist eine Kennung von aussen gut lesbar anzubringen (inkl. Nennung im System wo diese zu finden ist). Dies könnte in Form eines QR Codes oder der Fahrzeugstellnummer erfolgen. Zudem wäre zu prüfen, ob selbstfahrende Fahrzeuge nicht mit speziellen Kontrollschildern versehen werden sollten. Zentral ist, dass die Daten vor Ort abrufbar sind.</p>		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Reaktionszeit des Operators muss definiert werden.</p>		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Art. 35 Abs. 2 AFV: Wie kann dieser Soll - Zustand (nüchtern) von der Kantonspolizei überprüft werden, wenn der Operator z.B. in einem anderen Kanton verweilt? Erst bei einer Auffälligkeit respektive bei einem Ereignis könnte die Behörde aktiv werden. Bis der zuständige Operateur gefunden und ein Rechtshilfegesuch erlassen wurde und die dortige Polizei ausgerückt wäre, sind vermutlich schon wichtige Stunden vergangen. Wieso wird Alkohol explizit genannt? Entweder man ist gemäss Gesetz fahrfähig oder eben nicht. Die Strafbarkeit gemäss Art. 44 Buchstabe j nAFV sieht in jedem Fall nur eine Übertretung vor. Hier sollte mehr differenziert werden.</p>
--

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sollte eine Bewilligung eingeholt werden müssen, nicht nur eine Genehmigung. Mit der Bewilligung können auch Auflagen verknüpft werden, mit der Genehmigung nicht. Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können. Den Kantonen muss genügend Zeit eingeräumt werden, um die Zuständigkeiten zu regeln. Allenfalls sind auch kantonale Gesetzesänderungen nötig, welche einige Zeit in Anspruch nehmen.		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Des Weiteren fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es auf Grund eines fehlerhaften Automatisierungssystems zu Personenschäden kommt. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Zudem weist der erläuternde Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche autonome Fahrzeuge entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig.</p> <p>In Art. 44 nAFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich bei allen um blosse Übertretungen, welche mit maximal Franken 10'000 Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die</p>		

Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstraftatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des autonomen Fahrens u.E. zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 Buchstabe g nAFV). Ähnlich verhält es sich auch mit Art. 44 Abs. 1 Buchstabe b, Abs. 2 Buchstabe b, Buchstabe e und f, i und j. Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht ausser Acht gelassen werden. Auch dürften diese Straftatbestände keineswegs als – Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstraftatbestände – ausgestaltet werden.

Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist, zum Beispiel, wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG?

Weiter wird ein Operator gemäss Art 44 Abs. 2 Buchstabe i. und j. bessergestellt als ein Lenker, obschon er die gleichen Voraussetzungen erfüllten sollte wie der Lenker.

Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Beteiligung der Vollzugsorgane wird begrüsst.

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es stellt sich die Frage, woraus hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen die entsprechende Parkierungsfläche zugelassen ist.

Es ist zu prüfen, ob zusätzlich ein Verbotssignal für Fussgänger und nicht zugelassene Fahrzeugführer notwendig ist. Gemäss Gesetz und Verordnung ist auf automatisierten Parkierungsflächen kein Mischverkehr zugelassen (die Erläuterungen stehen diesbezüglich im Widerspruch zum Gesetzes- und Verordnungstext).

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt werden konnten, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dies sollte allenfalls eine neue oder zusätzliche Prüfung auslösen für Personen, die altrechtliche Kategorien haben und solche Fahrzeuge unter Anwendung der Assistenzsysteme führen wollen. Hier einzig auf die Instruktion der Hersteller zu vertrauen, greift zu kurz.		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung		
---	--	--

künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Kanton Schaffhausen
Regierungsrat
Beckenstube 7
CH-8200 Schaffhausen
www.sh.ch



T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

Bundesamt für Strassen ASTRA

Per Mail an svg@astra.admin.ch

Schaffhausen, 16. Januar 2024

Vernehmlassung UVEK betreffend Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 wurden die Kantone eingeladen, bis 2. Februar 2024 zur obgenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Wir begrüßen es, dass der Bund die Voraussetzungen für autonomes Fahren schafft. Automatisiertes Fahren kann unter Umständen positive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit haben. Diese Umstände sind zu regeln, was mit den Verordnungsentwürfen bezweckt wird.

Unsere detaillierten Antworten entnehmen Sie bitte dem angehängten Fragebogen.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident:

Patrick Strasser

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger



Beilage: Fragebogen



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Kanton Schaffhausen

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Allgemeine Bemerkungen

Mit den in die Vernehmlassung geschickten Verordnungen (AFV und ÖStFV) soll die vom Parlament beschlossene Einführung und die Zulassung von autonomen und teilautonomen Fahrzeugen teilweise umgesetzt werden (nArt. 25 lit. c-d SVG). Der Zeitplan ist ambitioniert, indem die Inkraftsetzung im 1. Quartal 2025 geplant ist. Sie beinhaltet in einem ersten Schritt die Möglichkeit der Zulassung der nachfolgenden drei Arten von automatisierten Fahrsystemen:

1. *Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die nach wie vor einen Fahrzeugführer benötigen, aber bestimmte Streckenabschnitte automatisiert zurücklegen können und vom Fahrzeugführer nicht dauernd beaufsichtigt werden müssen.*

2. *Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die auf im Voraus festgelegten Parkierungsflächen ohne Anwesenheit des Fahrzeugführers manövrieren dürfen.*

3. *Führerlose Fahrzeuge, die auf im Voraus festgelegten Fahrstrecken unter der Aufsicht eines Operators verkehren dürfen.*

Der vierte im SVG vorgesehene Anwendungsfall des automatisierten Fahrens, führerlose Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedrigen Geschwindigkeiten, welche nicht auf festgelegte Strecken beschränkt sind und für welche keine Operatoren notwendig sind, wird in diesem Schritt noch nicht umgesetzt.

Wie der Bericht zeigt, kann mit der schrittweisen Einführung des automatisierten Fahrens ein grosses Potential nutzbar gemacht werden, indem die Verkehrssicherheit verbessert und das Verkehrssystem effizienter genutzt werden kann. Hierdurch können Strassenkapazität und Verkehrsfluss erhöht und die Nachhaltigkeit gesteigert werden. Die neue Technologie ermöglicht privaten und öffentlichen Mobilitätsdienstleistern, neue, zukunftsgerichtete Geschäftsmodelle zu entwickeln und bildet die Grundlage für

wirtschaftliche Innovationen, die auch für den Wirtschaftskanton Schaffhausen von volkswirtschaftlicher Bedeutung sind.

Der Vorlage kann aus grundsätzlich zugestimmt werden, da hiermit die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer gewährleistet ist respektive verbessert werden soll.

Besonders wichtig scheint, dass die Strafverfolgungsbehörden in Untersuchungs- und Ereignisfällen auf die Fahrdaten zugreifen können. Damit wird sichergestellt, dass die Ursachen von Unfällen mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen aufgeklärt werden und die Systeme kontinuierlich verbessert werden können.

Es ist zu begrüßen, wenn in der Schweiz möglichst rasch klare Rahmenbedingungen geschaffen werden, um mit der neuen Technologie Erfahrungen sammeln zu können, damit diese für die Verkehrssicherheit, für die Wirtschaft und den Standort nutzbar gemacht werden können. Allerdings weist die Vorlage an gewissen Stellen noch Mängel und offene Fragen auf.

Besondere Bemerkungen

Zur Verhaltenspflicht bei der Verwendung des Automatisierungssystems (Art. 22 nAFV)

Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten präziser umschrieben werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen geschärft werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das indessen nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut kann vielmehr darauf geschlossen werden, dass es genügt, *wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird*. Die Pflichten des Lenkers müssen klarer umschrieben werden. Es muss klar sein, ob die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden muss oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.

Zudem sollte klargestellt werden, dass die neuen Verhaltenspflichten gemäss AFV auch als Verkehrsregeln im Sinne von Art. 26 ff. Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01; SVG) und der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11; VRV) gelten. Ein entsprechender Hinweis oder Verweis im SVG würde Klarheit schaffen. Besser wäre es, die Verhaltensbestimmungen von Fahrzeuglenkenden und Operatoren in die VRV zu integrieren.

Zur Strafbarkeit (Art. 44 nAFV)

Für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt, fehlt es an einer rechtlichen Grundlage dafür, unter Umständen auch juristische Personen zur Verantwortung ziehen zu können. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche Unternehmensstrafrechtsnorm beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich ergänzt werden (vgl. BGer 6B_252/2017 vom 20. Juni 2018). So weist das UVEK im erläuternden Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln, herstellen und/oder im öffentlichen Verkehr zulassen oder als System einsetzen wollen, scheint zwingend notwendig.

In Art. 44 nAFV werden diverse Handlungen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren für strafbar erklärt. Dabei handelt es sich bei allen Straftatbeständen um blosser Übertretungen mithin um Bagatelldelikte, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können.

Die Erläuterungen hierzu stehen dazu im Widerspruch, indem dort ausgeführt wird, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handle. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind dagegen generell keine vorgesehen. Die vorgeschlagenen Straftatbestände tragen dem Gefährdungspotential entsprechend zu wenig Rechnung. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug im Notmodus auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j nAFV.

Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürfte es u.E. kaum genügen, diese Straftatbestände auch als Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände auszugestalten.

Zur Bewilligungspflicht (Art. 29 und 39 nAFV)

Weiter stellt sich die Frage, ob es für die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen und für Parkierungsflächen genügt, – analog der Regelung in Deutschland – lediglich eine Genehmigungspflicht einzuführen. Zweckmässiger wäre es zweifellos, stattdessen eine Bewilligungspflicht vorzusehen. Dies ermöglicht es, den kantonalen Behörden bei Bedarf massgeschneiderte Auflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Der Vorteil einer Bewilligungspflicht besteht darin, dass der kantonalen Bewilligungsbehörden ein Ermessensspielraum zugestanden wird, was bei einer Genehmigung nicht der Fall ist.

Zur Umsetzung und Inkraftsetzung (Art. 47 nAFV)

Wichtig ist, dass den Kantonen für die Umsetzung genügend Zeit einzuräumen ist. Die geplante Umsetzung im ersten Quartal 2025 ist für die Kantone, welche die Vorlage umsetzen müssen, nicht machbar. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen die Kantone die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst auf- bzw. ausbauen.

Zu den finanziellen Auswirkungen

Die neuen Aufgaben sind mit Mehrkosten verbunden. Auch die Polizei ist davon betroffen. So müssen komplexe Parkierungssysteme überprüft und bewilligt werden. Das Strassenverkehrsamt muss Fahrzeuge zulassen und Fahrstrecken für führerlose Fahrzeuge bewilligen. Sodann sind auch Gesuche für die Subventionierung von Projekten nach ÖStFV zu bearbeiten und die Projekte müssen von den Kantonen begleitet werden.

Hinzu kommen weitere Aufgaben im Rahmen von Strafuntersuchungen. So kommt der Auslesung und der Analyse von Fahrzeug- und Systemdaten in Zusammenhang mit Unfällen eine immer zentralere Bedeutung zu. Dazu müssen neue Informatik-Systeme und Auslesegeräte beschafft werden. Auch bedarf es einer intensiven Schulung der Spezialisten.

Zur Begleitgruppe

Der vom UVEK angekündigten Begleitgruppe, welche die Umsetzung in den Kantonen unterstützen kann, ist zuzustimmen. Von Vorteil wäre, wenn diese auch für die Unterstützung von Umsetzungsfragen auf Fachebene beigezogen werden kann.

Zur Fahrfähigkeitsregelung bzw. Strafbarkeit von alkoholisierten Operatoren (Art. 35 Abs. 2 und Art. 44 Abs. 3 j nAFV)

Gemäss Art. 35 Abs. 2 nAFV müssen während der Ausübung der Tätigkeit als Operatorin oder Operator oder als Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, die Anforderungen an die Fahrfähigkeit erfüllt sein. Die Tätigkeit darf nicht unter Alkoholeinfluss ausgeübt werden.

Es ist zu begrüssen, dass diese Funktionäre fahrfähig sein müssen. Allerdings ist der vorgeschlagene Wortlaut u.E. unklar. Ist die Bestimmung als Alkoholverbot zu verstehen, wie es für Berufsschauffeure und Neulenker gilt oder gelten die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien? Es erscheint sinnvoll, hier auf die Regelung gemäss VRV zu verweisen und klarzustellen, dass diese Verkehrsregeln auch für Operierende anwendbar sind. Falls kein Verweis auf die VRV erfolgt, sollte zumindest ein klarer Wert bzw. ein Alkoholverbot definiert werden.

Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatoren sodann nur schwer möglich, da die Überwachung vom Büro aus erfolgt. Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.

Bezüglich Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser.

Die Verordnung regelt den Einsatzbereich und die Anwendungsmöglichkeiten von automatisierten Fahrzeugen grundsätzlich auf eine pragmatische Art und Weise. Dies ist zentral, um auf die grossen Entwicklungsschritte rund ums automatisierte Fahren eingehen zu können. Von automatisierten Shuttles bis hin zu Flotten, Robotaxis oder Logistik Lösungen wird der Anwendungsbereich aber auch die Anforderungen von automatisierter Technologie auf den öffentlichen Strassen sehr vielfältig und dynamisch sein. Der volkswirtschaftliche Nutzen des automatisierten Fahrens ist erkannt und bietet eine grosse Vielfalt. Automatisierte Fahrsysteme ermöglichen neue Angebote bei Transportdienstleistungen bsp. als on-demand Lösungen. Neue Geschäftsmodelle können entwickelt werden, sei es im Verkehr oder der Logistik.

Die Verordnung regelt ein breites Spektrum. Von der Parkierung, über die Signalisation, allgemeine technische Anforderungen bis hin zur Zulassung von Personen (Operatoren) oder Fahrzeugen. Die Rolle und Verantwortung der Kantone in der Genehmigung, Umsetzung und Aufsicht wird damit deutlich anspruchsvoller. Kenntnisse über aktuelle technische Entwicklungen, Weiterbildungen, Daten- und Sicherheitssysteme sind gefordert.

Es wird zentral sein, dass sich Kantone gemeinsam an ihre neue Rolle herantasten können. Es werden diverse kantonale Stellen, je nach Anwendung involviert sein. Logistik-Anwendungen werden andere Anforderungen haben wie solche von Robotaxis. Neue Reglemente, Prüfungsprozesse oder Verfahren sind daher gemeinsam zu erstellen. Eine enge Kooperation innerhalb der Kantonsstellen und unter den Kantonen selbst sowie dem ASTRA resp. weiteren potentiell involvierten Bundesbehörden (BAKOM, BAV, etc.) ist unabdingbar damit aus der Erfahrung aller gelernt werden kann. Die Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss gut aufgebaut werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist.

Die Erfahrung des Kantons Schaffhausen mit den bisher zwei Pilotprojekten rund ums automatisierte Fahren seitens des Vereins Swiss Transit Lab zeigte, wie wichtig der Austausch zwischen Bundes- und kantonalen Behörden ist, damit die Komplexität der

<p>Anwendungen der automatisierten Technologie realisiert werden konnte. Ohne Offenheit, Wissen, kurze Wege und einen engen Austausch mit den Bundesbehörden wären die bisherigen Pilotanwendungen nicht möglich gewesen. Mit der Verordnung kommt die Verantwortlichkeit der Umsetzung noch stärker bei den Kantonen zu liegen, was entsprechend einen Wissensaufbau unabdingbar macht.</p> <p>Ebenfalls begrüsst wird die Fördermöglichkeit des ASTRA in der (ÖStFV) für innovative Projekte im Verkehr auf öffentlichen Strassen.</p>
--

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Zu Art. 2 lit. d: Das Wort «zumindest» streichen. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.</p> <p>Die Begriffsbestimmungen sollten zu besseren Verständlichkeit auch auf die international geltenden Level Stufen nach SAE J3016 Bezug nehmen.</p>		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>In Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für die Polizei schwierig und aufwändig, zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und voll-automatisierten</i> Fahrsystemen könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.</p> <p>Redaktionelle Hinweise: Zu Art. 3 Abs. 1 lit. a) Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. b) Das Wort «massgeblich» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. e) Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionszeit. Die Mindestreaktionszeit bzw. die entsprechenden Pflichten des menschlichen Eingreifens sollten in der Verordnung konkretisiert werden.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 3: Die Einhaltung der Verkehrsregeln sind sehr detailliert aber zu wenig konkret umschrieben (u.a. «angemessener» Abstand). Im Wesentlichen geht es darum, dass ein vollautomatisiertes Fahrsystem das Fahrzeug so bedienen können muss, dass alle Verkehrsregeln eingehalten werden können. Demgegenüber können das teil- respektive hochautomatisierte Fahrassistenzsysteme nur teilweise und es gelten andere Rechte und Pflichten für die verantwortlichen Menschen.</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Ergänzung lit. d nötig:		
In Art. 6 Abs. 2 lit. b ist zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen können. Sonst ist es unklar, ob solche Fälle unter lit. c fallen oder nicht.		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. Art. 7 Abs. 4 lit. d ist entsprechend anzupassen und die ersten drei Wörter sind zu streichen.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gemäss Art. 8 Abs. 2 nAFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nicht mehr benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen. In Art. 8 wird die Stilllegung hingegen nicht erwähnt.</p> <p>Es ist u.E. mithin unklar, ob solche Fahrzeuge generell von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass es nicht mehr benützt werden darf? Oder bedeutet es, dass das Fahrzeug lediglich nicht mehr im automatisierten Fahrmodus gefahren werden darf? Der Verordnungstext stimmt nicht mit den Erläuterungen überein. Es ist zudem unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich ist. Dies wäre in der SKV zu regeln.</p> <p>Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV stellt dieses Verhalten unter Strafe. Bei den Herstellern handelt es sich allerdings regelmässig um (internationale) jur. Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm analog OBG nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch nicht möglich.</p>
--	---

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
<p>Ob es richtig ist, vorläufig auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden. Ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich weisen. Es ist davon auszugehen, dass dies aktiv bestätigt werden muss. Verhaltensanforderungen müssen in die AFV aufgenommen werden. Zumindest sollte diese Entwicklung im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren beobachtet werden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit wären weitere Pflichten zu prüfen.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Dabei ist zu beachten, dass eine Meldung an die Polizei nur bei Personenschaden zwingend ist (Art. 51 SVG). Die Polizei hat somit nicht von allen Unfällen Kenntnis. Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz. Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch melden. Da die Polizei nicht von allen Unfällen Kenntnis erhält, sollte dies zentral durch das ASTRA erfolgen.		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen. Der Kanton sollte vom ASTRA in diesen Prozess einbezogen werden.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: «Nicht amtliche» weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann vielmehr darauf geschlossen werden, *dass es genügt, wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben,*

<p><i>wenn er dazu aufgefordert wird.</i> Somit wäre es gemäss unserem Verständnis zulässig, SMS zu schreiben oder ein Buch zu lesen.</p> <p>Die Pflichten der Lenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht? Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, bzw. nach dem Grundsatz in dubio pro reo wäre das Verhalten gesetzeskonform. Auch für die Fahrzeuglenkenden sollte es klar sein, was zulässig ist und was nicht.</p>
--

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetzeswortlaut bzw. dem Wortlaut der AFV und den Erläuterungen. Gemäss Art. 25b Abs. 2 SVG dürfen Automatisierungssysteme für Parkflächen nur auf Verkehrsflächen vorgesehen werden, die vom übrigen Verkehr sowie von Fussgängern und Radfahrenden abgegrenzt sind. Auf Seiten 8 und 33 (unten) der Erläuterungen wird jedoch von Mischverkehr ausgegangen (sprich es dürfen auf diesen Verkehrsflächen auch von Menschen gesteuerte Fahrzeuge und Fussgänger verkehren).</p> <p>Sofern auf dieser abgegrenzten Parkfläche keine Personen oder Fahrzeuge verkehren und es sich um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, ist das SVG nicht anwendbar (keine öffentlichen Verkehrsflächen). Entsprechend ist es fraglich, ob diese Parkflächen über das Strassenverkehrsrecht zu regeln sind. Parkflächen für das automatisierte Parkieren können über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.</p> <p>Zu beachten ist, dass die Kantone insbesondere in diesem Punkt genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Der Gesuchsteller sollte nicht der Fahrzeughersteller, sondern der Betreiber des Parkierungssystems sein. Der Kanton ist zuständig für die Bewilligung von automatisierten Parkierungsflächen. Wichtig erscheint, dass über die Kantone hinweg möglichst einheitliche Regelungen und Anforderungen an Parkierungsflächen für automatisiertes Parken vorliegen, ansonsten ein (zu) grosser Koordinationsbedarf entsteht.</p>		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Zu Abs. 1: Das Gesuch sollte bewilligt und nicht nur genehmigt werden müssen. Anstatt dem Begriff Genehmigung sollte mithin der Begriff Bewilligung verwendet werden. Hierdurch wird es der Bewilligungsbehörde ermöglicht, nötigenfalls zusätzliche Sicherheitsauflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Siehe auch Bemerkungen zu Frage 1.</p>		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es ist vollumfänglich auf die Pflichten gemäss Art. 30 SVG und Art. 73 VRV hinzuweisen.

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gemäss Art. 44 j und h nAFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 nAFV strafbar. Halter können natürliche oder jur. Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von jur. Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Reaktionszeit muss definiert werden.

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gemäss Art. 35 Abs. 2 nAFV müssen während der Ausübung der Tätigkeit als Operatorin oder Operator oder als Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, die Anforderungen an die Fahrfähigkeit erfüllt sein. Die Tätigkeit darf nicht unter Alkoholeinfluss ausgeübt werden.</p> <p>Es ist zu begrüßen, dass diese Funktionäre fahrfähig sein müssen. Allerdings ist der vorgeschlagene Wortlaut u.E. unklar. Ist die Bestimmung als Alkoholverbot zu verstehen, wie es für Berufsschauffeure und Neulenker gilt, oder gelten die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien? Es erscheint sinnvoll, hier auf die Regelung gemäss VRV zu verweisen und zu klarzustellen, dass diese Verkehrsregeln auch für Operierenden anwendbar sind. Falls nicht sollte zumindest ein klarer Wert bzw. ein Alkoholverbot definiert werden.</p> <p>Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatoren sodann nur schwer möglich, weil die Überwachung vom Büro aus erfolgt.</p> <p>Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.</p> <p>Bezüglich der Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser. Bezüglich Strafbarkeit von alkoholisierten Operatorinnen und Operatoren ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis ins SVG wäre klarer.</p> <p>Da der Kanton als Genehmigungsbehörde von Operatoren agiert (Art. 39ff), sollte er sobald Operatoren zum Einsatz kommen und Schulungen oder Weiterbildungen absolviert werden, davon Kenntnis haben (Nachweis an Strassenverkehrsamt).</p> <p>Im Übrigen muss mindestens die Kategorie B vorhanden sein auch für geschwindigkeitsreduzierte Fahrzeuge.</p>		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Kriterien für die Gesuchsbeurteilungen müssen noch konkretisiert werden.</p> <p>Es sollte eine Bewilligung eingeholt werden müssen, nicht nur eine Genehmigung. Mit der Bewilligung können auch Auflagen verknüpft werden, mit der Genehmigung nicht (vgl. Bemerkungen zu Frage 1).</p> <p>Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können.</p> <p>Den Kantonen muss genügend Zeit eingeräumt werden, um die Zuständigkeiten zu regeln. Allenfalls sind auch kantonale Gesetzesänderungen nötig, welche einige Zeit in Anspruch nehmen.</p>		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Ausgestaltung und Entwicklung von führerlosen Fahrzeugen sind äusserst dynamisch. Damit Kantone ihrer Bewilligungs- und Zulassungsrolle gerecht werden, bedarf dies Fachwissen und Kompetenzen, die aktuell nicht flächendeckend bei Kantonen vorhanden sind. Die Koordination mit anderen Kantonen oder dem ASTRA ist unabdingbar und zu entwickeln.</p>		

Die vorgeschlagenen Anforderungen an die gesuchstellenden Personen unter Abs. 4 sind nachvollziehbar und bieten genügend Spielraum, um auf die rasche Entwicklung Rücksicht zu nehmen.

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Aufsichtsfunktion ist eine neue Rolle der Kantone und ist zu entwickeln. Zuständigkeiten sind festzulegen und Kompetenzen aufzubauen. Eine institutionalisierte Koordination zwischen Kantonen und Bund ist unabdingbar.

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Möglichkeiten von Administrativmassnahmen müssen zusätzlich aufgeführt werden.

Einerseits fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich ergänzt werden. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Zudem weist der erläuternde Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig.

In Art. 44 nAFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich bei allen um blosse Übertretungen, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des automatisierten Fahrens u.E. zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j nAFV. Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Diesbezüglich ist zu erwähnen, dass Art. 143bis StGB (unbefugtes Eindringen in ein Datenverarbeitungssystem) zwar einen Straftatbestand vorsieht, dieser jedoch keinen Bezug zur Gefahr der Verkehrsteilnehmer herstellt. U.E. wäre im SVG ein Spezialstrafatbestand zu schaffen. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürften diese Straftatbestände keineswegs als – Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände – ausgestaltet werden.

Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist. Z.B. wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG? Die Konkurrenz zu den Straftatbeständen des SVG sollte (zumindest in den Erläuterungen) ausgeführt werden.

Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss gut aufgebaut werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist. Eine Beteiligung der Vollzugsorgane wird begrüsst.

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es stellt sich die Frage, woraus hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen die entsprechenden Parkierungsflächen zugelassen sind.

Es ist zu prüfen, ob zusätzlich ein Verbotssignal für Fussgänger und nicht zugelassene Fahrzeugführer notwendig ist. Gemäss Gesetz und Verordnung ist auf automatisierten Parkierungsflächen kein Mischverkehr zugelassen (die Erläuterungen stehen diesbezüglich im Widerspruch zum Gesetzes- und Verordnungstext).

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt wurden, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Regierungsrat, 9102 Herisau

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 18. Januar 2024

Eidg. Vernehmlassung; Verordnungsänderungen über das automatisierte Fahren (AFV) und über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV); Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 wurden die Kantonsregierungen vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation eingeladen, sich zu den Entwürfen der Verordnung über das automatisierte Fahren und der Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen bis 2. Februar 2024 vernehmen zu lassen.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

1. Entwurf der Verordnung über das automatisierte Fahren

a) aus Sicht Strasseninfrastruktur

Der Regierungsrat kann die Auswirkungen auf die Strasseninfrastruktur infolge der neuen Automatisierungssysteme nicht abschätzen. Weder in der Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) noch im erläuternden Bericht sind diesbezüglich konkrete Angaben vorhanden. Dies betrifft namentlich die Aufgaben der Kantone bei der Festlegung der sogenannten «Einsatzbereiche». Gemäss Art. 39 Abs. 1 E-AFV kann ein Gesuch um Genehmigung von Einsatzbereichen beim «Zulassungskanton oder der zuständigen Behörde der Armee» eingereicht werden, der «Zulassungskanton» ist für die Prüfung und Koordination der Gesuche sowie für die Genehmigung des Einsatzbereichs zuständig (Art. 40 Abs. 1 E-AFV).

Die erforderlichen Nachweise durch die gesuchstellende Person zur Genehmigung des beantragten Einsatzbereichs werden in Art. 40 Abs. 4 E-AFV aufgeführt. Nach welchen Kriterien die Gesuche bzw. die Nachweise zu behandeln sind, ist hingegen offen. Üblicherweise werden zunächst die technischen Anforderungen aufgestellt und die Beurteilungskriterien definiert. Die für die Genehmigung zuständige Behörde kann für die Beurteilung namentlich die Begleitgruppe des ASTRA (Art. 45 Abs. 2 E-AFV) beziehen (Art. 40 Abs. 6 E-AFV). Im erläuternden Bericht wird hierzu ebenfalls nichts Näheres ausgeführt. Für den Regierungsrat reichen diese Angaben für eine Vernehmlassung nicht, es bestehen diesbezüglich viele Unklarheiten.



Die vorgesehene Publikation von genehmigten Einsatzbereichen im Amtsblatt ist dem Regierungsrat zu realitätsfremd. Der Regierungsrat geht vielmehr davon aus, dass ein Einsatzbereich letztlich räumlich zu definieren ist und somit eher in Richtung Geobasisdatensatz geht. Die Kantone verfügen über Wissen um den konkreten Sachverhalt vor Ort. Ansonsten ist nicht ersichtlich, warum die Kantone die Zulassungsbehörde sein sollten. Dies ist näher darzulegen.

Aus Sicht der Strasseninfrastruktur bestehen für den Regierungsrat noch viele offene Fragen. Der Regierungsrat erwartet daher eine Nachbesserung der Vorlage in diesem Bereich.

b) aus Sicht öV

Der Regierungsrat begrüsst die Weiterentwicklung der Gesetzgebung rund um das automatisierte Fahren. Das automatisierte Fahren ist für den Kanton interessant, weil sich neue Chancen für die Erschliessung von dispersen Gebieten bieten. So könnte das automatisierte Fahren zum Beispiel im Appenzeller Vorderland auf dem öffentlichen Strassennetz eine sinnvolle Ergänzung zur automatisierten Bahn Rheineck-Walzenhausen sein, die 2027 in Betrieb geht. Das heute im Kanton Appenzell Innerrhoden im Einsatz stehende PubliCar-System ist im Kosten-Nutzen-Vergleich viel teurer. Ziel muss sein, nicht nur die Steuerung des Fahrzeugs zu automatisieren, sondern zusätzlich die Umgebung des Fahrzeugs selbst umfassend zu überwachen und auf festgelegten Strecken ohne Anwesenheit einer fahrzeugführenden Person zu verkehren.

2. Entwurf der Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen

Dem Regierungsrat ist bekannt, dass die PostAuto AG vor kurzem ein Projekt für eine PubliCar-Abdeckung mit automatisierten Fahrzeugen gestartet hat, an welchen neben den Kantonen Appenzell Innerrhoden und St. Gallen auch der Kanton Appenzell Ausserrhoden beteiligt ist. Ziel ist, die Feinerschliessung grösserer Gebiete sicherzustellen. Bis ein solch flächendeckendes System eingeführt werden kann, dürfte es aber insbesondere aufgrund der technischen Herausforderungen und Sicherheitsaspekte noch länger dauern. Dass der Bund solche Bestrebungen finanziell unterstützen will, begrüsst der Regierungsrat.

3. Fazit

Der Regierungsrat unterstützt grundsätzlich das Gesetzgebungsvorhaben betreffend die Verordnung über das automatisierte Fahren und die Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen. Es bestehen jedoch bezüglich AFV – wie ausgeführt – noch gewisse Unklarheiten, weshalb der Regierungsrat wünscht, dass diese Fragen im weiteren Verlauf geklärt werden. Im Übrigen verzichtet er auf eine ausführliche Stellungnahme und verweist auf den ausgefüllten Fragebogen.



Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber

Beilage ausgefüllter Fragenbogen



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Regierungsrat Appenzell Ausserrhoden

Kantonskanzlei

Obstmarkt 3

9102 Herisau

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss gut aufgebaut werden. Dies ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Begriffsbestimmungen sollten zur besseren Verständlichkeit auch auf die international gebräuchlichen Level-Stufen nach SAE J3016 Bezug nehmen.		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ergänzung lit. d nötig: Auch Unfälle mit einem reinen Sachschaden können eine Gefährdung darstellen und sollen nicht in lit. c hineininterpretiert werden müssen.		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			
9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			
10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?			
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			
Nicht nur die Abgabepflicht, sondern auch eine Pflicht zum Hinweis auf die relevanten Inhalte der Anleitungen (meist im Fahrzeug digital einsehbar) ist vorzusehen.			
11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			
Es ist davon auszugehen, dass dies aktiv bestätigt werden muss. Verhaltensanforderungen müssen in die AFV aufgenommen werden.			

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Zugang zu den Typengenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden gewährleistet sein.

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme
/ nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Regierungsrat bezweifelt, dass die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Eine Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein.

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme
/ nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen.

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: «Nicht amtliche» weglassen, sodass sowohl amtliche (StVA-Mitarbeitende) als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Gesuchsteller sollte nicht der Fahrzeughersteller, sondern der Betreiber des Parkierungssystems sein. Das Parkierungssystem muss mittels standardisierten Anforderungen die kompatiblen Fahrzeuge erkennen.		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist vollumfänglich auf die Pflichten gemäss Art. 30 SVG und Art. 73 VRV hinzuweisen.		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Reaktionszeit muss definiert werden.

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es muss mindestens die Kategorie B vorhanden sein auch für geschwindigkeitsreduzierte Fahrzeuge. So ist sichergestellt, dass der Operator/in eine praktische Prüfung absolviert hat.

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Kriterien für die Gesuchsbeurteilungen müssen noch konkretisiert werden.

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die vorgesehene Publikation von genehmigten Einsatzbereichen im Amtsblatt ist dem Regierungsrat jedoch zu realitätsfremd. Der Regierungsrat geht vielmehr davon aus, dass ein Einsatzbereich letztlich räumlich zu definieren ist, somit eher in Richtung Geobasisdatensatz geht.

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Möglichkeiten von Administrativmassnahmen müssen zusätzlich aufgeführt werden.		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss gut aufgebaut werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist.		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt wurden, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.
--	---

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

--

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Standeskommission des Kantons Appenzell I.Rh.
Marktgasse 2
9050 Appenzell

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss gut aufgebaut werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Keine.

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Begriffsbestimmungen sollten zur besseren Verständlichkeit auch auf die international geltenden Level-Stufen nach SAE J3016 Bezug nehmen.

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist sicherzustellen, dass Signale und Zeichen von Behörden (Polizei, Feuerwehr etc.) erkannt und befolgt werden (Baustelle, Unfallstelle, Polizeikontrolle etc.).		
6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Auch Unfälle mit einem reinen Sachschaden können eine Gefährdung darstellen und sollen nicht in lit. c hineininterpretiert werden müssen. Entsprechend ist der Wortlaut «mit Personenschaden» in lit. b zu streichen.		
8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmoduspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Beachtung ist aktiv zu bestätigen. Verhaltensanforderungen müssen in die AFV aufgenommen werden.		
12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zu den Typengenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden gewährleistet sein.		
13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Meldung an die Polizei bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus ist zwingend.		
16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen.		
17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: «Nicht amtliche» ist wegzulassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige eingesetzt werden können.		
20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gesuchstellerin oder Gesuchsteller sollte nicht die Fahrzeugherstellerin oder der Fahrzeughersteller, sondern die Betreiberin oder der Betreiber des Parkierungssystems sein.		
28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist vollumfänglich auf die Pflichten gemäss Art. 30 SVG und Art. 73 VRV hinzuweisen.		
31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es muss mindestens die Kategorie B vorhanden sein, auch für geschwindigkeitsreduzierte Fahrzeuge.		
35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Kriterien für die Beurteilungen von Gesuchen müssen konkretisiert werden.		
38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Möglichkeiten von Administrativmassnahmen müssen zusätzlich aufgeführt werden.		
43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt wurden, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		
50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine.		



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 89 42
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 25. Januar 2024

Verordnung über das automatisierte Fahren und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und zur Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Wir sind mit den unterbreiteten Verordnungen grundsätzlich einverstanden. Um die Auswirkungen auf den Kanton abschätzen zu können, fehlen allerdings im Entwurf der AFV konkrete Details zu den Anforderungen, die erfüllt sein müssen, um die Einsatzbereiche genehmigen zu können. Im Hinblick auf die Strafbestimmungen scheint die Einführung einer Unternehmensstrafnorm auf Gesetzesebene prüfenswert, zumal mehrere Straftatbestände regelmässig juristische Personen betreffen dürften (vgl. etwa Art. 44 Abs. 1 Bst. a, d und j AFV). Die Einführung einer jährlichen Kontrollpflicht für führerlose Fahrzeuge würde einen erheblichen Aufwand für die Kantone bedeuten, der zu vermeiden ist.

Unsere weiteren Hinweise können den Ausführungen in den Fragebögen entnommen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung



Stefan Kölliker
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär

Beilage:

Zwei ausgefüllte Fragebögen

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:

svg@astra.admin.ch



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierung des Kantons St.Gallen Regierungsgebäude 9001 St.Gallen
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Um die Auswirkungen auf den Kanton abschätzen zu können, fehlen insbesondere konkrete Details zu den Anforderungen, die erfüllt sein müssen, um die Einsatzbereiche genehmigen zu können. In Ereignisfällen müssen die Strafverfolgungsbehörden auf die Fahr- und Ereignisdaten zugreifen können. Es muss sichergestellt werden, dass die Ursachen von Unfällen mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen aufgeklärt und die Systeme verbessert werden. Teilweise werden dazu auch Daten benötigt, die über den Fahrmosspeicher und den Event Data Recorder hinausgehen.		

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich ja; in Art. 2 Bst. d ist das Wort «zumindest» zu streichen.		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In Art. 3 Abs. 2 Bst. e bestünde die Möglichkeit, die «ausreichende Zeitreserve» (Reaktionszeit) zu konkretisieren.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Art. 7 Abs. 4 Bst. d: Die Position des Fahrzeugs (GNSS-Koordinaten) sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen, sondern bei allen Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen aufgezeichnet werden müssen.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Grundsatz sind wir einverstanden. Es sollte in Art. 8 Abs. 2 jedoch ausdrücklich erwähnt werden, dass die Ungültigkeit eines Zertifikats bei führerlosen Fahrzeugen zur Stilllegung führt. Dabei ist allerdings unklar, ob solche Fahrzeuge generell von der Polizei stillgelegt werden müssen. Eine Regelung könnte in der Strassenverkehrskontrollverordnung (SR 741.013) erfolgen. Art. 44 Abs. 1 Bst. a stellt hier ein bestimmtes Verhalten von Herstellern von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem unter Strafe. Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei diesen regelmässig um juristische Personen handeln dürfte, was mangels Unternehmensstrafnorm einer Ahndung entgegensteht.		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Für die Kontrollbehörde ist nur schwer überprüfbar, ob die am Betrieb des Fahrzeugs beteiligte Person von der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung des Herstellers Kenntnis genommen hat. Eine Vereinfachung für die Kontrolleure könnte beispielsweise darin bestehen, dass ein Fahrzeug das Automatisierungssystem erst nach Beendigung einer obligatorischen Menüführung über die Bedienungsanleitung freischaltet.		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zu den Typengenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein. Für weitere spezifische technische Dokumentationen oder Anfragen könnte z.B. ein SPOC-ASTRA als Kontakt zu den Herstellern bestehen.		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Art. 14 Abs. 2: Eine Verkehrsunfallmeldung an die Polizei ist nach geltendem Recht nur bei Personenschaden nach Art. 51 Abs. 2 SVG zwingend. Entweder ist der Gesetzestext im SVG zu ändern oder in Art. 14 Abs. 2 AFV wird der Wortlaut in etwa wie folgt angepasst «Die Polizei erfasst bei Kenntnis von Unfällen mit führerlosen Fahrzeugen ...».		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nach sicherheitskritischen Vorfällen dürfen Fahrzeuge bis zur Nachprüfung nicht in Verkehr gebracht werden, was hier deutlich festgehalten werden könnte.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>Art. 22 Abs. 2: Nach den Erläuterungen ist das Schreiben einer Textnachricht auf dem Handy (noch) nicht möglich. Der Verordnungswortlaut scheint dem entgegenzu stehen, kann doch das Verfassen einer Nachricht ohne weiteres unterbrochen werden. Wenn die Absicht besteht, das Schreiben von Nachrichten – insbesondere mit dem Handy – nicht zuzulassen, sollte dies im Verordnungstext ausdrücklich gesagt werden, zumal die Bedienung des Mobiltelefons und anderer elektronischer Geräte in dieser Situation für viele Fahrzeugführende naheliegen dürfte.</p>

<p>24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Bei diesen abgegrenzten Parkflächen für das automatisierte Parkieren könnte sich die Frage stellen, ob es sich möglicherweise nicht um öffentliche Verkehrsflächen handelt (vgl. Art. 1 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 1 Abs. 2 VRV). Gegebenenfalls wären sie nicht über das SVG zu regeln. Parkflächen für das automatisierte Parkieren könnten dann durch den Richter nach der ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.</p>		

<p>26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?</p>		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es besteht ein Widerspruch insofern, als der Gesetzgeber in Art. 25b Abs. 2 SVG ausführt, dass die Parkierungsfläche vom übrigen Verkehr sowie von für den Fuss- und Radverkehr bestimmten Verkehrsflächen getrennt ist, sie nach den Erläuterungen zu Art. 29 aber auch konventionellen Fahrzeugen zum Parkieren offenstehen soll.		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist davon auszugehen, dass die Verloader der führerlosen Fahrzeuge, anders als beispielsweise Chauffeure, keine Grundausbildung in der Ladungssicherung haben. Allenfalls wäre hier ein Verweis auf die bestehende europäische Norm der Ladungssicherung EN 12195 angebracht.		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nach Art. 44 Bst. j und k sind Widerhandlungen von Fahrzeughaltenden gegen diese Bestimmung strafbar. Soweit es sich dabei um juristische Personen handelt, ist eine gesetzliche Grundlage für deren Bestrafung erforderlich.		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Operatorin oder der Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, müssen fahrfähig sein und dürfen «nicht unter Alkoholeinfluss» stehen. Der diesbezügliche Grenzwert muss konkretisiert werden, da es in der VRV verschiedene Grenzwerte gibt. Die Kontrolle der Fahrfähigkeit einer Operatorin oder eines Operators wird voraussichtlich regelmässig im Geschäftssitz bzw. im Büro erfolgen. Für die Polizei muss eine Rechtsgrundlage für den Zutritt zum Geschäftssitz geschaffen werden (vgl. Art. 18 ARV 1).		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es liegen ungenügende Informationen zu den Anforderungen an die Bewilligung eines Einsatzbereichs bzw. einer Strecke vor. Daher kann eine Einschätzung derzeit nicht vorgenommen werden.</p> <p>Nach den Erläuterungen sind die Kantone frei, wie sie das Verfahren ausgestalten. Bei kantonsübergreifenden Gebieten oder Strecken könnte dies problematisch sein, falls die Kantone nicht dieselben Bedingungen oder Verfahren anwenden.</p>		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Antwort zu Frage 37. Es liegen ungenügende Informationen zu den Anforderungen vor. Auch wenn die gesuchstellende Person in der Nachweispflicht steht, dass die technischen Anforderungen der Strecke gewährleistet sind, muss die Bewilligungsbehörde dieselben technischen Kenntnisse haben, um eine Genehmigung zu</p>		

	<p>erteilen. Ohne diese Rahmenbedingungen zu kennen, ist eine Einschätzung derzeit nicht möglich.</p> <p>In den Erläuterungen (S. 8 oben) ist genauer darzulegen, wie der Nachweis durch den Fahrzeughalter konkret zu erfolgen hat? Braucht es z.B. eine Anzahl Testfahrten?</p> <p>Sodann stellt sich die Frage, wie «nützliche Frist» (Abs. 1) in diesem Kontext definiert ist. Wie viel Zeit vor der Betriebsaufnahme muss die Bewilligung vorliegen bzw. eingereicht werden? Dies gilt speziell für Fahrten im öffentlichen Verkehr. Wie lange bleibt die Genehmigung gültig?</p> <p>Soweit die Zustimmung eines anderen Kantons oder des ASTRA einzuholen ist (Abs. 2) wäre hilfreiche, wenn gleiche Regeln gelten würden bzw. das ASTRA einheitliche Vorgaben machen würde.</p> <p>Wie werden das BAV bzw. die kantonalen Ämter für öffentlichen Verkehr einbezogen, falls es sich um ein Gesuch für ein «Massentransportmittel» (öV) handelt? Für eine Genehmigung eines Einsatzbereichs müssen genügend und ausreichend qualifizierte Operatorinnen und Operatoren vorgesehen sein. Wie wird «genügend» definiert? Gibt es ein Maximum an Fahrzeugen, das von einer Person noch überwacht werden darf?</p>
--	---

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die detaillierten Anforderungen für eine Genehmigung sind derzeit nicht bekannt. Daher kann auch zu diesem Artikel kein Einverständnis gegeben werden.		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Antwort zu Frage 39.		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist fraglich, ob Art. 11 und 29 StGB, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird, eine adäquate Strafverfolgung in einem unternehmerischen Umfeld ermöglichen. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, die Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig. Mit Art. 44 werden verschiedene Straftatbestände eingeführt, die gemäss den Erläuterungen Verletzungen besonders wichtiger Pflichten sanktionieren. Die fraglichen Taten sind indessen durchwegs als blosse Übertretungen ausgestaltet. Vergehensstatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind nicht vorgesehen. Dies scheint dem Gefährdungspotenzial der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des automatisierten Fahrens – beispielsweise, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht übernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 Bst. g), oder die in Art. 44 Abs. 1 Bst. b, Abs. 2 Bst. b, e, f, i und j normierten Verhalten – zu wenig Rechnung zu tragen. Im Bericht wird nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff ausführt. Zwar sanktioniert Art. 143^{bis} StGB das unbefugte Eindringen in ein Datenverarbeitungssystem. Er stellt aber keinen Bezug zur Gefahr für die Verkehrsteilnehmer her. Da diese Gefahr erheblich scheint, halten wir die Schaffung eines Spezialstrafatbestands im SVG für prüfenswert. Die Tatsache, dass alle Tatbestände in diesem Bereich als Übertretungen normiert sind, vermittelt – zu Unrecht – den Eindruck von Bagatelldelinquenz. Die Konkurrenz zu den Strafbestimmungen des SVG (z.B. wenn ein Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt) sollte zumindest in den Erläuterungen angesprochen werden. Schliesslich sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden, was eine Regelung auf Gesetzesstufe erfordert.</p>		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen

anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Das Hinweisschild gibt keinen Aufschluss darüber, welche Fahrzeugtypen für die Verkehrsfläche zugelassen sind. Auch steht die Frage im Raum und wären Ausführungen dazu in den Erläuterungen erwünscht, ob das Hinweisschild ausreicht oder gleichzeitig ein Verbotssignal für Fussgänger und nicht zugelassene Fahrzeugführer notwendig ist.		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zwar ist das Ansinnen jährlicher Prüfungen in einer Anfangsphase verständlich. Die hochtechnologisierten Fahrzeuge verfügen jedoch über Selbstdiagnosesysteme. Treten Störungen auf, ist ein Fahrzeug nicht mehr weiter zu verwenden, bis die Reparatur abgeschlossen ist, was die Sicherheit gewährleisten würde. Die Einführung einer Periodizität von einem Jahr würde den Prüfaufwand für die Kantone massiv erhöhen.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Sitzung vom

30. Januar 2024

Mitgeteilt den

31. Januar 2024

Protokoll Nr.

59/2024

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail (PDF und Word-Version) zustellen an: svg@astra.admin.ch

**Vernehmlassung UVEK - Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)
und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für
den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)**

Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 erhalten die Kantone Gelegenheit, sich zu erwähntem Geschäft zu äussern. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Die uns zugesandte Dokumentation haben wir geprüft. Die Regierung begrüsst die Revisionsvorlage zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und zur Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) grundsätzlich. Bei der ÖStFV haben wir keine Anmerkungen. Bei der AFV sind in verschiedenen Punkten noch Korrekturen oder Ergänzungen notwendig, insbesondere im Bereich des Strafrechts erachten wir die vorliegende Lösung als (noch) nicht zielführend.

In Art. 44 AFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Es handelt sich dabei nur um Übertretungen mit einer maximalen Bestrafung von 10 000 Franken Busse. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 ff. des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) sind keine vorgesehen, was dem Gefährdungspotenzial der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des automatisierten Fahrens zu wenig Rechnung trägt und nicht adäquat ist. Es sind insofern auf Gesetzesstufe entsprechende Straftatbestände zu schaffen. Weiter ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der Strafbestimmungen des SVG möglich ist. Die Konkurrenz zu den Straftatbeständen des SVG sollte (zumindest in den Erläuterungen) ausgeführt werden. Es wird zudem im Bericht nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff plant. Diesbezüglich sind entsprechende Spezialstrafatbestände auf Gesetzesstufe zu schaffen. Auch diese dürfen keineswegs als Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände ausgestaltet werden. Zusätzlich ist auf Gesetzesstufe die Möglichkeit zur Anordnung von Administrativmassnahmen aufzunehmen.

Weiter fehlt es auf Gesetzesstufe an einer Strafnorm für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, ist notwendig. Eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von juristischen Personen ist auch erforderlich, soweit diese als Halter betroffen sind.

Für die detaillierten Bemerkungen zur Revisionsvorlage verweisen wir auf die beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Der Kanzleidirektor:

Dr. Jon Domenic Parolini

Daniel Spadin

Beilagen:

Fragebogen 1

Fragebogen 2



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Kanton Graubünden, vertreten durch die Regierung

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine gute Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung.

Zur Umsetzung und Inkraftsetzung ist den Kantonen genügend Zeit einzuräumen. Die geplante Umsetzung im ersten Quartal 2025 ist für die Kantone, die die Vorlage umsetzen müssen, nicht machbar. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen die Kantone die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst auf- bzw. ausbauen.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>In Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für die Polizei schwierig und aufwändig, zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und voll-automatisierten</i> Fahrsystemen könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Abs. 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Abs. 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Auch Unfälle mit einem reinen Sachschaden können eine Gefährdung darstellen und sollen nicht in lit. c hineininterpretiert werden müssen. In Art. 6 Abs. 2 lit. b ist deshalb zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen können.
--	--

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. Art. 7 Abs. 4 lit. d ist entsprechend anzupassen und die ersten drei Wörter sind zu streichen.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gemäss Art. 8 Abs. 2 AFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Abs. 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nicht mehr benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen. In Art. 8 wird die Stilllegung hingegen nicht erwähnt. Der Verordnungstext stimmt nicht mit den Erläuterungen überein. Es ist zudem unklar und nicht geregelt, wer für eine Stilllegung verantwortlich ist. Dies ist zu ergänzen. Art. 44 Abs. 1 lit. a AFV stellt dieses Verhalten unter Strafe. Bei den Herstellern handelt es sich allerdings regelmässig um (internationale) juristische Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm analog OBG nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestands faktisch nicht möglich.		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Dabei ist zu beachten, dass eine Meldung an die Polizei		

<p>nur bei Personenschaden zwingend ist (Art. 51 SVG). Die Polizei hat somit nicht von allen Unfällen Kenntnis.</p> <p>Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz und ist zu erhöhen.</p>

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Abs. 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: "Nicht amtliche" weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus Art. 22 Abs. 2 AFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann vielmehr darauf geschlossen werden, <i>dass es genügt, wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird.</i></p> <p>Die Pflichten der Lenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht? Für die Polizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, bzw. nach dem Grundsatz in dubio pro reo wäre das Verhalten gesetzeskonform. Auch für die Fahrzeuglenkenden sollte es klar sein, was zulässig ist und was nicht.</p>		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetzeswortlaut bzw. dem Wortlaut der AFV und den Erläuterungen. Gemäss Art. 25b Abs. 2 SVG dürfen Automatisierungssysteme für Parkflächen nur auf Verkehrsflächen vorgesehen werden, die vom übrigen Verkehr sowie von Fussgängern und Radfahrenden abgegrenzt sind. Auf Seiten 8 und 33 (unten) der Erläuterungen wird jedoch von Mischverkehr ausgegangen (sprich es dürfen auf diesen Verkehrsflächen auch von Menschen gesteuerte Fahrzeuge und Fussgänger verkehren).</p> <p>Sofern auf dieser abgegrenzten Parkfläche keine Personen oder Fahrzeuge verkehren und es sich um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, ist das SVG nicht anwendbar (keine öffentlichen Verkehrsflächen). Entsprechend ist es fraglich, ob diese Parkflächen über das Strassenverkehrsrecht zu regeln sind.</p> <p>Zu beachten ist, dass die Kantone insbesondere in diesem Punkt genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Der Gesuchsteller sollte nicht der Fahrzeughersteller, sondern der Betreiber des Parkierungssystems sein.</p>		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist vollumfänglich auf die Pflichten gemäss Art. 30 SVG und Art. 73 VRV hinzuweisen.		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gemäss Art. 44 lit. j und lit. h AFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 AFV strafbar. Halter können natürliche oder juristische Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von juristischen Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind.		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Reaktionszeit muss definiert werden.
--	--

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bezüglich der Strafbarkeit der Operatorin bzw. des Operators gemäss Art. 35 Abs. 3 AFV ist gemäss Art. 44 lit. j AFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre klarer. Bezüglich Strafbarkeit von alkoholisierten Operatorinnen und Operatoren ist gemäss Art. 44 lit. j AFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis ins SVG wäre klarer. Sinnvollerweise sind die Tatbestände auf Gesetzesstufe zu heben.		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Den Kantonen muss genügend Zeit eingeräumt werden, um die Zuständigkeiten zu regeln. Allenfalls sind auch kantonale Gesetzesänderungen nötig, welche einige Zeit in Anspruch nehmen.

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheids musste eine solche beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Zudem weist der erläuternde Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, ist notwendig.

In Art. 44 AFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich bei allen um blosser Übertretungen, welche mit maximal 10 000 Franken Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des automatisierten Fahrens u.E. zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g AFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und lit. f, lit. i und lit. j AFV. Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Diesbezüglich ist zu erwähnen, dass Art. 143^{bis} StGB (unbefugtes Eindringen in ein Datenverarbeitungssystem) zwar einen Straftatbestand vorsieht, dieser jedoch keinen Bezug zur Gefährdung von Verkehrsteilnehmern herstellt. Es sind im SVG entsprechende Spezialstrafatbestände zu schaffen. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürften diese Straftatbestände keineswegs als – Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände – ausgestaltet werden.

Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der Strafbestimmungen des SVG möglich ist. Bspw. wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung des Automatisierungssystems nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG? Die Konkurrenz zu den Straftatbeständen des SVG sollte (zumindest in den Erläuterungen) ausgeführt werden.

Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA sollte gut aufgebaut werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist.		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
Herr Bundesrat
Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

17. Januar 2024

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV); Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zur oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen beziehungsweise die zugestellten Fragebogen auszufüllen.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und verweist zum Inhalt auf die beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Dr. Markus Dieth
Landammann



Joana Filippi
Staatsschreiberin

Beilagen

- Fragebogen zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)
- Fragebogen zur Verordnung über Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

z.K. an

- svg@astra.admin.ch



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Regierungsrat des Kantons Aargau

Regierungsgebäude

5001 Aarau

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das Bundesparlament hat im Frühling 2023 eine Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) beschlossen und damit die gesetzliche Grundlage für das automatisierte Fahren geschaffen. Der Bundesrat konkretisiert diese Gesetzesbestimmungen nun mit zwei in die Vernehmlassung geschickten Verordnungen. Der vorliegende Fragebogen umfasst die Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und beinhaltet in einem ersten Schritt die Möglichkeit der Zulassung von drei Anwendungsfällen des automatisierten Fahrens. Mit der vorliegenden Verordnung werden die Rahmenbedingungen geschaffen, um mit der neuen Technologie Erfahrungen sammeln zu können, welche für die Forschung, die Wirtschaft und die Verkehrssicherheit nutzbar gemacht werden können.

Die vom UVEK angekündigte Begleitgruppe mit Beteiligung der Vollzugsorgane, welche die Kantone bei der Anwendung der neuen Bestimmungen unterstützen soll, wird ausdrücklich begrüsst. Die Begleitgruppe wird zudem dem Wissens- und Erfahrungsaustausch dienen und der Kanton Aargau ist an einer Einsitznahme ausdrücklich interessiert (vgl. Antwort zur Frage 43). Dennoch ist es wesentlich, dass den Kantonen für die Umsetzung genügend Zeit eingeräumt wird. Die vom Bund geplante Inkraftsetzung im 1. Quartal 2025 wird als nicht realisierbar eingestuft. Die neuen Aufgaben müssen bei Vorliegen der definitiven Verordnung analysiert und die Zuständigkeiten/Schnittstellen innerkantonal geklärt werden. Zudem müssen die notwendigen neuen Fachkompetenzen aufgebaut werden. Die Umsetzung der neuen Aufgaben ist nicht nur komplex, sie wird zudem zu Mehraufwand für die Kantone führen. Hilfreich wären daher detailliertere Ausführungen zu den Auswirkungen auf die Kantone.

Insbesondere bei der Genehmigung des Einsatzbereichs von führerlosen Fahrzeugen sind noch einige Fragen offen, welche insbesondere die zukünftigen Anforderungen an die strassenseitige Infrastruktur betreffen. Die Verordnung richtet sich in erster Linie an die Betreiber von führerlosen Fahrzeugen. Sie lässt unklar, welche Pflichten und Anforderungen allenfalls an den Strasseneigentümer gestellt werden, damit ein Einsatzbereich für automatisierte Fahrzeuge korrekt beurteilt und bewilligt werden kann. Dies ist vor dem Hintergrund noch fehlender Standards nachvollziehbar. Es kann aber dazu führen, dass Betreiber von Fahrzeugen oder Fahrzeugflotten Gesuche einreichen, die zwar fahrzeugseitig alle Anforderungen erfüllen, aber die Infrastruktur noch nicht bereit ist, was eine Ablehnung ohne Versäumnis des Antragsstellers zur Folge hätte.

Schliesslich ist es wesentlich, dass die für die Behörden relevanten Daten zur Aufklärung von Verkehrsunfällen und anderen Straftaten ohne grossen Aufwand und andere juristische Hindernisse erhältlich sein müssen. Weiter sollen (teil)autonome Fahrzeuge von der Polizei oder im Auftrag der Polizei mittels elektronischer Möglichkeiten angehalten werden können. Das führerlose Fahrzeug sollte zudem von aussen eindeutig identifizierbar sein. Allenfalls wäre zu prüfen, führerlose Fahrzeuge mit speziellen Kontrollschildern zu versehen.

Die Nutzung von Automatisierungssystemen bedingt neue Kenntnisse. Dies betrifft sowohl Fahrzeuge, die nach wie vor eine fahrzeugführende Person erfordern, als auch führerlose Fahrzeuge. In den Erläuterungen ist unter Ziffer 1.2.4 zu lesen, dass auf das Ablegen einer Prüfung verzichtet werden solle. Das zwingende Absolvieren einer Ausbildung solle einzig bei führerlosen Fahrzeugen vorgeschrieben werden, um die Verbreitung der Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem nicht unnötig zu hemmen. Wer ein Fahrzeug mit Automatisierungssystem führe oder überwache, müsse sich entsprechend mit den Funktionsweisen des Systems vertraut machen und die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung des Herstellers zur Kenntnis nehmen. Es bestehen Zweifel, ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen. Dies ist mit Risiken verbunden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist die Prüfung weiterer Pflichten sinnvoll.

Die Strafbestimmungen vermögen nicht zu überzeugen. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zur Frage 42 verwiesen.

Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass die Abkürzung der neuen Verordnung (AFV) schon im Gebrauch ist, und zwar für "Automatische Fahrzeugfahndung und Verkehrsüberwachung". Somit kann die Gefahr einer Verwechslung nicht ausgeschlossen werden.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Abs. 4 lit. a könnte eventuell mit Schneefall und Eisglätte ergänzt werden. Ansonsten ganz weglassen und nur "meteorologische Rahmenbedingungen" verwenden.

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Fahrzeugart muss eindeutig darauf hinweisen beziehungsweise es muss eindeutig erkennbar sein, dass es sich um ein führerloses Fahrzeug handelt.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In Art. 6 Abs. 2 lit. b ist darauf hinzuweisen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen können. Sonst ist es unklar, ob solche Fälle unter lit. c fallen oder nicht.

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Gemäss Art. 8 Abs. 2 AFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. Die Prüfung der Gültigkeit sollte nicht durch die Kantone erfolgen müssen.		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Einzig auf die Instruktion der Hersteller zu vertrauen, greift zu kurz. Es wird auf die Ausführungen zur Frage 1 verwiesen.		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Der Zugang zur Typengenehmigung muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei effizient gestaltet sein.		
Bei IVI-Fahrzeugen soll das Automatisierungssystem im eDatenblatt deklariert sein.		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es ist fraglich, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Dabei ist zu beachten, dass eine Meldung an die Polizei nur bei Personenschaden zwingend ist (Art. 51 SVG). Die Polizei hat somit nicht von allen Unfällen Kenntnis. Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz.</p> <p>In Absatz 1 müsste präzisiert werden, wie die Meldung ans ASTRA durch die Halterin beziehungsweise den Halter erfolgen muss. Die Formulierung "müssen...dem ASTRA melden" ist für Laien unklar. Wohin genau muss die Meldung erfolgen und in welcher Form? Allenfalls müsste die Frist auch auf dem Fahrzeugausweis, analog zum bestehenden Hinweis "Adresswechsel innert 14 Tagen", vermerkt werden.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
"Nicht amtliche" weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Art. 19 Abs. 4 sollte dahingehend ergänzt werden, dass Daten, die für die Nachprüfungen relevant sind und vom ASTRA direkt einverlangt wurden, auch wieder an die Kantone zurückfliessen.		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Vorgabe sollte auch für private Übergaben von solchen Fahrzeugen gelten.		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Gesuche für die Anordnung entsprechender Parkierungsflächen ist beim entsprechenden Kanton einzureichen und von der zuständigen Behörde zu beurteilen. Das kann auch eine Gemeinde sein – die grosse Mehrheit der Parkierungsangebote befinden sich auf Gemeindegebiet. Es ist allerdings noch nicht abschätzbar, welches Expertenwissen für eine seriöse Beurteilung notwendig sein wird (beispielsweise für "fahrzeugexterne Infrastruktur"). Möglicherweise werden nationale oder viel eher internationale Standards und Normen, die Prüfung erleichtern.

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es stellt sich die Frage, wie der "Grau-Import" (kein Generalimporteur) geregelt ist. In diesem Fall müsste wohl auch der Hersteller in die Verantwortung genommen werden.

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Ergänzend ist auf die Pflichten gemäss Art. 30 (Mitfahrende, Ladung, Anhänger) SVG und Art. 73 (Ladung; Allgemeines) gemäss Verkehrsregelverordnung (VRV) hinzuweisen. Zudem stellt sich die Frage, wie die verladende beziehungsweise die teilbe- oder teilentladende Person identifiziert werden kann. Muss beispielsweise ein Protokoll über den Be-/Entladungsvorgang erstellt werden?

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Bestimmung von Art. 35 Abs. 2 AFV, wonach die Operatorin beziehungsweise der Operator oder die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, fähig sein muss und ihre Tätigkeit nicht unter Alkoholeinfluss ausüben darf, sollte präzisiert werden. Es sollte aus der Verordnung selbst ersichtlich sein, ob das Alkoholverbot gemeint ist, wie es für Berufsschauffeuren und Berufsschauffeure und Neulenkende gilt, oder ob die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien gelten.

Fraglich ist, wie die Kontrolle der Fahrfähigkeit beziehungsweise des Alkoholeinflusses zeitnah überprüft werden kann. Um die Kontrollen zu ermöglichen und sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für den Zugang zu den Betrieben zu schaffen.

Das zwingende Absolvieren einer Ausbildung wird bei führerlosen Fahrzeugen vorgeschrieben, was begrüsst wird. Es stellt sich die Frage, ob eine Operatorin beziehungsweise ein Operator darüber hinaus eine Prüfung absolvieren sollte. Danach erst würde er die Bewilligung erhalten, ein führerloses Fahrzeug zu bedienen (vgl. auch Ausführungen zur Frage 1).

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Fahrzeugausweis sollte angegeben werden, ob und welche Bedienelemente vorhanden sind.		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es wird zudem auf die Ausführungen bei der Frage 1 verwiesen.		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sollte eine zentrale Veröffentlichung geben, zumindest in einer Anfangsphase.		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In Art. 44 AFV werden diverse Handlungen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren für strafbar erklärt. Dabei handelt es sich bei allen Straftatbeständen um blosse Übertretungen, welche mit Busse bestraft werden können. In den Erläuterungen wird ausgeführt, mit Busse werde bestraft, wer "besonders wichtige Pflichten" dieser Verordnung verletze. Vergehens-Straftatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind generell keine vorgesehen. Die Straftatbestände tragen dem Gefährdungspotential teilweise jedoch zu wenig Rechnung (beispielsweise Art. 44 Abs. 2 lit. e). Es sollte – wie bei anderen Straftatbeständen – zwischen fahrlässig und vorsätzlich begangenen Delikten unterschieden werden. Entsprechend müsste auch zwischen Übertretungs- und Vergehens-Straftatbeständen unterschieden werden.

In der Verordnung ausser Acht gelassen wird zudem die Problematik der Zuordnung von Verhaltensweisen beziehungsweise der Verantwortung an eine juristische Person. Das UVEK führt in den Erläuterungen aus, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne, weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, erscheint jedoch notwendig. Der Verweis auf Art. 11 und 29 StGB gemäss den Erläuterungen (S. 42) löst die Problematik nicht.

Kommt es mit einem Fahrzeug mit automatisiertem Fahren zu einem strafrechtlich relevanten Vorfall, so wird dessen Beurteilung ohne Beizug der Daten des Fahrmoduspeichers nicht möglich sein. Es ist daher zwingend, dass die Behörden diesen ohne Beizug der Hersteller im Einzelfall auslesen und auswerten können.

Eine weitere Unklarheit besteht in der Frage der parallelen Anwendbarkeit der Strafbestimmungen des SVG und der Möglichkeit von Administrativmassnahmen.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

<p>Die Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss gut aufgebaut werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist.</p> <p>Der Kanton Aargau möchte in der Begleitgruppe mit dem Strassenverkehrsamt (Departement Volkswirtschaft und Inneres) und mit der Abteilung Tiefbau (Departement Bau, Verkehr und Umwelt) vertreten sein.</p>
--

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

<p>44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

<p>45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Eine jährliche Prüfung erscheint vorerst angemessen, Prüfungsumfang beziehungsweise Prüfungsinhalt jedoch noch zu unbestimmt.</p> <p>Künftig könnte es allenfalls möglich werden, die Konformität jährlich – durch periodisches Senden von spezifischen Fahrzeugdaten durch das Fahrzeug und somit ohne zwingendes Erscheinen beim Strassenverkehrsamt – zentral freizugeben? Somit könnten die periodischen Kontrollen im gleichen Intervall wie die heute geltenden Regeln erfolgen.</p>		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

<p>46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es wird zudem auf die Ausführungen zur Frage 1 verwiesen.

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches
Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Herr Albert Rösti
Bundesrat
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Frauenfeld, 23. Januar 2024

49

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zu den Entwürfen für eine Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) sowie eine Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) und teilen Ihnen mit, dass wir mit den Vorlagen grundsätzlich einverstanden sind. Für die Einzelheiten gestatten wir uns, auf die beigefügten Fragebogen zu verweisen.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates



Der Staatsschreiber



Beilagen:

- Fragebogen zur Vernehmlassung AFV
- Fragebogen zur Vernehmlassung ÖStFV



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Staatskanzlei des Kantons Thurgau, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wie der erläuternde Bericht zeigt, wird mit der schrittweisen Einführung des automatisierten Fahrens ein grosses Potential nutzbar gemacht, indem die Verkehrssicherheit verbessert und das Verkehrssystem effizienter genutzt werden kann. Dadurch können die Strassenkapazität und der Verkehrsfluss erhöht und die Nachhaltigkeit gesteigert werden. Die neue Technologie ermöglicht privaten und öffentlichen Mobilitätsdienstleistern, neue zukunftsgerichtete Geschäftsmodelle zu entwickeln und bildet die Grundlage für wirtschaftliche Innovationen.

Besonders wichtig scheint, dass die Strafverfolgungsbehörden in Untersuchungs- und Ereignisfällen auf die Fahrdaten zugreifen können. Damit wird sichergestellt, dass die Ursachen von Unfällen mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen aufgeklärt und die Systeme kontinuierlich verbessert werden können.

Es ist zu begrüßen, wenn in der Schweiz möglichst rasch klare Rahmenbedingungen geschaffen werden. So können mit der neuen Technologie Erfahrungen gesammelt werden, die für die Verkehrssicherheit, die Wirtschaft und den universitären Standort nutzbar gemacht werden können. Allerdings weist die Vorlage an gewissen Stellen noch Mängel und offene Fragen auf.

Wichtig ist, dass den Kantonen für die Umsetzung der Bundesverordnung genügend Zeit eingeräumt wird. Es gilt zu berücksichtigen, dass die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale Gesetzgebung integriert werden müssen. Zudem müssen die betroffenen Behörden in den Kantonen die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst aufbauen.

	Ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung wird schliesslich eine gute Koordination zwischen den Kantonen und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) sein.
--	---

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Begriffsbestimmungen sollten zur besseren Verständlichkeit auch auf die international geltenden Level-Stufen gemäss SAE-Norm J3016 Bezug nehmen.</p> <p>Wir beantragen, in Art. 2 lit. d AFV das Wort «zumindest» zu streichen. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.</p>		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich (vgl. Art. 3 Abs. 2 lit. c und lit. f AFV) bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert (vgl. Art. 4 AFV). Dies macht es für die Polizei schwierig und aufwendig, zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgen. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und vollautomatisierten</i> Fahrsystemen könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.</p> <p>Redaktionelle Hinweise:</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 1 lit. b AFV: Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. b AFV: Das Wort «massgeblich» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. e AFV: Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist aber ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionszeit. Die Mindestreaktionszeit und die entsprechenden Pflichten des menschlichen Eingreifens sollten in der Verordnung konkretisiert werden. Zu Art. 3 Abs. 3 AFV: Die Einhaltungen der Verkehrsregeln sind sehr detailliert, aber zu wenig konkret umschrieben (u.a. «angemessener» Abstand).</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir beantragen, Art. 6 Abs. 2 lit. b AFV so zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen.

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die Fahrzeugposition (GNSS-Koordinaten) aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. Art. 7 Abs. 4 lit. d AFV sollte entsprechend angepasst und die ersten drei Wörter gestrichen werden.

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gemäss Art. 8 Abs. 2 AFV dürfen die vom Managementsystem erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für das Managementsystem nach Abs. 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen. In Art. 8 AFV wird die Stilllegung hingegen nicht erwähnt.

Der Verordnungstext stimmt nicht mit den Erläuterungen überein. Unseres Erachtens ist unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich ist und wer diese kontrolliert (die Polizei?). Dies wäre in der Strassenverkehrskontrollverordnung (SKV; SR 741.013) zu regeln.

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir gehen davon aus, dass die Beachtung der Anleitungen bei Aktivierung des Systems aktiv bestätigt werden muss.

Ob es richtig ist, vorläufig auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden. Weiter wird sich weisen, ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind. Dies sollte mittels eines Monitorings mindestens in Bezug auf Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen beobachtet werden.

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wichtig ist, dass der Zugang zu den Typengenehmigungen und Gesamtgenehmigungen für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren möglich ist.		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei sollte bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Wir beantragen deshalb, die Aufnahme einer Meldepflichtverletzung gemäss Art. 14 AFV in Art. 44 AFV zu prüfen. Die Frist von 14 Tagen in Abs. 2 erachten wir als zu kurz. Das ASTRA erhält bereits gemäss Abs. 1 innert dieser Frist Kenntnis von sicherheitskritischen Vorfällen. Weiter sollte Art. 14 AFV dahingehend ergänzt werden, dass das ASTRA in den genannten Fällen die entsprechenden Informationen den Kantonen und den zuständigen Bewilligungsbehörden ebenfalls meldet. Es gilt zu beachten, dass eine Meldung an die Polizei nur bei Personenschaden zwingend ist (Art. 51 des Strassenverkehrsgesetzes [SVG]; SR 741.01).		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die zuständige kantonale Bewilligungsbehörde sollte vom ASTRA bereits bei der Frage, ob eine amtliche Prüfung durchgeführt werden soll, in diesen Prozess miteinbezogen werden.

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir beantragen, die Wendung "Nicht amtliche" wegzulassen, damit sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems (Abs. 2) sollten im Sinne der Erläuterungen präziser umschrieben werden. Es muss klar sein, ob die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden muss oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich und auch für die Fahrzeuglenkenden dürften die Verhaltenspflichten zu wenig klar sein.

Zudem sollte klargestellt werden, dass die neuen Verhaltenspflichten gemäss AFV auch als Verkehrsregeln im Sinne von Art. 26 ff. SVG und der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) gelten. Allenfalls wäre eine Integrierung der Verhaltenspflichten in die VRV in Erwägung zu ziehen.

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Unseres Erachtens besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetzeswortlaut (SVG) und dem Wortlaut der AFV und den Erläuterungen dazu. Gemäss Art. 25b Abs. 2 SVG darf mit einem Automatisierungssystem ohne Anwesenheit einer fahrzeugführenden Person nur auf öffentlichen (vgl. Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV) Parkflächen manövriert werden, die vom übrigen Verkehr sowie von Fussgängern und Radfahrenden abgegrenzt sind. Auf Seite 8 und 33 der Erläuterungen wird jedoch von Mischverkehr ausgegangen (sprich es dürfen auf diesen Verkehrsflächen auch von Personen gesteuerte Fahrzeuge und Fussgängerinnen oder Fussgängern verkehren).

Es gilt zu beachten, dass den Kantonen insbesondere in diesem Punkt genügend Zeit für die kantonale rechtliche Umsetzung eingeräumt werden sollte.

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Uns erschliesst sich nicht, weshalb die Fahrzeugherstellerinnen oder -hersteller das Gesuch zu stellen haben. Unseres Erachtens müsste das Gesuch primär von Betreiberinnen oder Betreibern solcher Parkierungsflächen gestellt werden. Gemäss Abs. 1 müssen die Fahrzeugherstellerinnen oder -hersteller über eine Typengenehmigung für Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem zum Parkieren verfügen. Es braucht deshalb grundsätzlich keine "herstellerspezifische" Parkierungsflächen.

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aus der Verordnung geht nicht eindeutig hervor, was das Wort "abgegrenzt" konkret bedeutet.

Es stellt sich die Frage, ob es für die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen und für Parkierungsflächen genügt, – analog der Regelung in Deutschland – lediglich eine Genehmigungspflicht einzuführen. Wir würden eine Bewilligungspflicht zweckmässiger erachten. Dies würde den kantonalen Behörden ermöglichen, bei Bedarf massgeschneiderte Auflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Ein weiterer Vorteil einer Bewilligungspflicht wäre, dass der kantonalen Bewilligungsbehörden damit ein Ermessensspielraum zugestanden wird, was bei einer Genehmigung nicht der Fall ist.

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere, dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir schlagen vor, zusätzlich die Aufnahme einer definierten Reaktionszeit in die Bestimmung zu prüfen.

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir sind der Auffassung, dass Operatorinnen oder Operatoren mindestens zur Lenkung einer Fahrzeugkategorie B berechtigt sein müssten (d.h. auch bei geschwindigkeitsreduzierten Fahrzeugen).

Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit der Operatorinnen und Operatoren schwierig, weil die Überwachung von führerlosen Fahrzeugen von Büroräumlichkeiten aus erfolgen wird. Um Kontrollen zu ermöglichen, sollte eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog Art. 18 Abs. 2 der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung [ARV 1]; SR 822.221) und Art. 22 der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung [SKV]; SR 741.013) vorgesehen werden.

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es sollte statt einer Genehmigung eine Bewilligung eingeholt werden müssen (vgl. Bemerkungen zu Frage 28).</p> <p>Wir beantragen, Abs. 4 ersatzlos zu streichen. Gerade bei neuen oder anderen Fahrzeugtypen müssen die Angaben gemäss Abs. 3 lit. a und lit. e gemacht werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können.</p>		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Nicht geregelt und somit unklar ist, wie mit Änderungen an der Strasseninfrastruktur (z.B. Baustellen) innerhalb des definierten Einsatzbereiches umzugehen ist. Diesbezüglich dürfen den Strasseneigentümern keine weiteren Aufgaben (u.a. Meldepflichten) erwachsen. Die Pflicht, sich bezüglich Baustellen oder Änderungen an der Strasseninfrastruktur zu informieren, muss beim Fahrzeughalter liegen.</p>		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der erläuternde Bericht weist darauf hin, dass keine Strafbarkeit für juristischen Personen auf Verordnungsebene eingeführt werden kann. Die Verordnungsvorlage beschränkt sich deshalb auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen. Die Strafbarkeit für juristische Personen über die im erläuternden Bericht erwähnte strafrechtliche Geschäftsherren- und Vertretungshaftung zu lösen, erachten wir als ungenügend und unbefriedigend. Es sollten deshalb auch spezifische Strafbestimmungen für juristische Personen, die Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, auf Gesetzesstufe geschaffen werden.

Bei allen in Art. 44 AFV geregelten Straftatbeständen handelt es sich um blosser Übertretungen, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des automatisierten Fahrens unseres Erachtens zu wenig Rechnung. So erscheint Art. 44 Abs. 2 lit. j AFV mit Blick auf das Gefahrenpotential als unangemessen. Das Strafmass sollte mit Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahruntfähigkeit in Einklang stehen. Aus dem gleichen Grund erachten wir Art. 44 Abs. 1 lit. b und g, Abs. 2 lit. b, e, f und i AFV hinsichtlich Strafmass als unangemessen.

Zu prüfen wäre allenfalls, inwieweit es einer Spezialbestimmung bedarf, die den Fall der unerlaubten Manipulation der automatisierten Fahrsysteme oder eines Cyberangriffs auf solche Fahrsysteme regelt. Diesbezüglich ist zu erwähnen, dass das Schweizerische Strafgesetzbuch (StGB; SR 311.0) mit Art. 143^{bis} (unbefugtes Eindringen in ein Datenverarbeitungssystem) zwar einen Straftatbestand vorsieht, dieser jedoch keinen Bezug zur Gefahr der Verkehrsteilnehmenden herstellt. Unseres Erachtens wäre im SVG ein entsprechender Spezialstrafatbestand zu schaffen. Die bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende in solchen Fällen sollten nicht ausser Acht gelassen werden.

<p>Für uns stellt sich schliesslich die Frage, inwieweit SVG-Strafbestimmungen parallel zu den Bestimmungen in Art. 44 AFV anwendbar sind. Wenn beispielsweise die Fahrzeugbedienung trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt, gelangt dann neben dem Übertretungstatbestand von Art. 44 Abs. 1 lit. f auch Art. 90 SVG zur Anwendung? Die Regelung der Konkurrenz zwischen den Verordnungsbestimmungen und den Straftatbeständen des SVG sollte zumindest in den Erläuterungen festgehalten werden.</p> <p>Weiter sollte die Möglichkeit geschaffen werden, Administrativmassnahmen zu verhängen. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.</p>
--

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) angekündigte Begleitgruppe, welche die Umsetzung in den Kantonen unterstützen soll, wird ausdrücklich begrüsst. Von Vorteil wäre, wenn diese auch für die Unterstützung von Umsetzungsfragen auf Fachebene (Vollzugsorgane) beigezogen werden könnte.</p>		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus dem Hinweisschild geht nicht hervor, für welche Fahrzeugtypen die entsprechenden Parkierungsflächen zugelassen ist.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob zusätzlich ein Verbotssignal für Fussgänger und nicht zugelassene Fahrzeuge notwendig ist. Gemäss Gesetz und Verordnung ist auf automatisierten Parkierungsflächen kein Mischverkehr zugelassen (die Erläuterungen stehen diesbezüglich im Widerspruch zum Gesetzes- und Verordnungstext, vgl. Bemerkung zu Frage 25).</p> <p>Mit Blick auf die bereits bestehende Vielzahl an Verkehrsschildern stellt sich die Frage, ob dieses Signal wirklich notwendig ist. Die selbstfahrenden Fahrzeuge müssen ja mindestens gleich sicher sein, wie ein herkömmliches Fahrzeug.</p>		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zu einem späteren Zeitpunkt, das heisst, wenn genügend Erfahrungswerte vorliegen, sollte die Umstellung der Periodizität (jährlich) auf die bereits heute geltenden Regeln (vgl. Abs. 2) überprüft werden.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Numero
6214

fr

0

Bellinzona
13 dicembre 2023

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e
delle comunicazioni
DATEC

Invio per posta elettronica (Word e pdf):
svg@astra.admin.ch

Procedura di consultazione concernente Ordinanza sulla guida automatizzata (OGA) e Ordinanza sugli aiuti finanziari per la promozione di soluzioni innovative per i trasporti sulle strade pubbliche (OAFT)

Gentili signore, egregi signori,

abbiamo ricevuto la vostra lettera del 18 ottobre 2023 in merito alla summenzionata procedura di consultazione e vi ringraziamo per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro giudizio per il tramite degli allegati questionari.

Vogliate gradire, gentili signore, egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Raffaele De Rosa

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Allegati:

- Questionario OGA
- Questionario OAFT

Copia a:

- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch)
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg.ap@ti.ch)
- Sezione della circolazione (di-sc.direzione@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet



Ordinanza sulla guida automatizzata (OGA)

Questionario

(suddivisione analoga a quella del rapporto esplicativo)

Parere presentato da:

<input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input type="checkbox"/> Associazione <input type="checkbox"/> Organizzazione <input type="checkbox"/> Altri
Mittente: Sezione della circolazione Via ala Monda 8 6528 Camorino
Importante: Inviare il parere in formato Word e PDF entro il 2 febbraio 2024 al seguente indirizzo e-mail: svg@astra.admin.ch

1. Ordinanza sulla guida automatizzata

1. Avete osservazioni di fondo sul progetto?		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

2. Siete d'accordo con l'oggetto della nuova ordinanza (art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

3 Siete d'accordo con le definizioni proposte (art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

4 Siete d'accordo con i requisiti generali definiti per i veicoli a guida automatizzata (art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

5. Siete d'accordo che all'interno dell'ambito di impiego previsto il sistema di automazione debba essere in grado di gestire tutti gli scenari di traffico ai sensi del capoverso 2 e che questi requisiti si basino su regolamenti e standard internazionali (art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

6. Siete d'accordo che, in deroga all'articolo 3b capoverso 1 OETV, l'immatricolazione dei veicoli senza conducente sia disciplinata dalle norme tecniche internazionali sui sistemi di automazione in vigore al momento della prima messa in circolazione (art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

7. Siete d'accordo che il DATEC possa, a determinate condizioni, dichiarare applicabili ai veicoli già in circolazione le nuove prescrizioni relative ai sistemi di automazione (art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

8. Siete d'accordo con le disposizioni relative al registratore di guida (art. 7, 23, 27 e 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		
<p>Come indicato nel rapporto esplicativo all'articolo 20, attualmente non esiste alcuna normativa che specifica i tempi di conservazione di questi dati. Tuttavia, sarebbe opportuno che queste informazioni rimanessero accessibili anche dopo aver raggiunto la capacità di archiviazione massima, specialmente in caso di necessità nell'ambito di un'indagine. Una durata di conservazione minima di un anno sembra essere un'opzione appropriata.</p>		

9. Siete d'accordo che i sistemi di automazione non possano più essere utilizzati in assenza di un sistema di gestione aggiornato e che ciò ne comporti la disattivazione nel caso dei veicoli senza conducente (art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		
<p>Un sistema di gestione aggiornato è fondamentale per garantire la sicurezza e l'efficacia dei veicoli autonomi. Senza di esso, i veicoli potrebbero diventare insicuri.</p>		

10 Siete d'accordo con le disposizioni relative alla consegna delle istruzioni d'uso e all'obbligo d'informazione in merito al registratore di guida (art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

11. Siete d'accordo con le disposizioni relative all'osservanza delle istruzioni d'uso (art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

12. Siete d'accordo che i sistemi di automazione e i veicoli a guida automatizzata siano generalmente soggetti all'obbligo di omologazione (approvazione del tipo, art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		
Presumibilmente, questo deve essere confermato attivamente. I requisiti comportamentali devono essere incorporati nell'OGA.		

13. Siete d'accordo con le disposizioni relative al rilascio dell'omologazione (art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

14. Siete d'accordo con le disposizioni relative all'esame della conformità per mantenere la sicurezza stradale e operativa dopo l'immatricolazione (art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

15. Siete d'accordo con gli obblighi di segnalazione per mantenere la sicurezza stradale e operativa dopo l'immatricolazione (art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: Andrà opportunamente verificato se l'approccio che prevede la notifica spontanea funzionerà. La segnalazione alla polizia dovrebbe essere obbligatoria per gli incidenti che coinvolgono veicoli in modalità di guida automatizzata.		

16. Siete d'accordo con gli esami previsti per mantenere la sicurezza stradale e operativa dopo l'immatricolazione (art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

17. Siete d'accordo con la precisazione riguardo all'applicazione ai veicoli a guida automatizzata delle clausole di salvaguardia degli accordi internazionali (art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

18. Siete d'accordo che i Cantoni non possano delegare la procedura di controllo dei veicoli senza conducente ad aziende od organizzazioni di diritto privato, ma possano richiedere l'esecuzione di determinate verifiche tecniche da parte di un organo di controllo riconosciuto dall'USTRA o a spese del detentore del veicolo (art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

19. Siete d'accordo con le disposizioni relative alle finalità ammesse per il trattamento dei dati del registratore di guida di cui all'articolo 25g capoverso 3 LCStr (art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

20. Siete d'accordo con le disposizioni relative al trattamento dei dati nell'ambito dell'esecuzione (art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

21. Siete d'accordo con la possibilità di distruggere i dati contenuti nel registratore di guida ai fini della rottamazione del veicolo senza il consenso delle persone interessate (art. 20)?		
<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		
Come nella risposta n. 8, sarebbe opportuno che queste informazioni rimanessero accessibili anche dopo che il veicolo è stato tolto dalla circolazione o distrutto, in caso di indagini.		

22. Siete d'accordo che chi vende, noleggia o dà in leasing a titolo professionale un veicolo con richiesta di ripresa del controllo debba informare esplicitamente la controparte sull'uso conforme dei sistemi di automazione e sulla funzione di memorizzazione del registratore di guida e conservarne l'attestazione per dieci anni (art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

23. Siete d'accordo con gli effetti dell'utilizzo del sistema di automazione sul conducente e l'entità dell'esonero dai suoi obblighi (art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

24. Siete d'accordo con le disposizioni relative all'attivazione del sistema di parcheggio automatico (art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

25. Siete d'accordo con i requisiti generali proposti per il parcheggio automatico, in particolare la necessità di assegnare un posto auto specifico (art. 25)?		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		
Considerata l'evoluzione tecnologica odierna e la difficoltà a trovare posti auto, in particolare negli agglomerati, vincolare un veicolo autonomo ad uno specifico posto auto, risulterebbe essere fortemente limitante.		

26. Siete d'accordo con le disposizioni relative all'esecuzione del parcheggio automatico (art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		
Valgono tuttavia le osservazioni presentate alla domanda 25.		

27. Siete d'accordo con le disposizioni relative alla domanda per la gestione di aree per il parcheggio automatico, in particolare sul fatto che la domanda debba essere presentata dal costruttore o da una persona da lui autorizzata (art. 28)?		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: Riteniamo questo vincolo troppo a favore del costruttore e limitante per un corretto sviluppo dell'economia di questo settore.		

28. Siete d'accordo con le disposizioni relative alla valutazione della domanda per la gestione di aree per il parcheggio automatico (art. 29)?		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: Riteniamo questo vincolo troppo restrittivo nei confronti di uno sviluppo misto. Stiamo di fatto mettendo un vincolo al possibile sviluppo tecnologico che non preclude la convivenza di veicoli autonomi e veicoli guidati da persone.		

29. Siete d'accordo con gli obblighi del costruttore di veicoli senza conducente in materia di formazione (art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

30. Siete d'accordo con le disposizioni relative agli addetti al carico e allo scarico di veicoli senza conducente, in particolare che, in caso di scarico parziale, spetti in prima linea alla persona che se ne occupa garantire che non abbia effetti negativi sul carico residuo (art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

31. Siete d'accordo con i compiti e doveri previsti per i detentori di veicoli senza conducente (art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: È essenziale definire il tempo di reazione per evitare rischi d'incidente o intralci al traffico.		

32. Siete d'accordo con i compiti e doveri previsti per gli operatori di veicoli senza conducente (art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

33. Siete d'accordo con le disposizioni relative al comando manuale dei veicoli senza conducente (art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

34. Siete d'accordo con i requisiti comuni previsti per l'operatore e la persona che comanda manualmente il veicolo senza conducente, in particolare per quanto riguarda licenza di condurre, formazione e perfezionamento (art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

35. Siete d'accordo con la proposta di non calcolare il peso del conducente nel peso a vuoto dei veicoli senza conducente privi di posto di guida (art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

36. Siete d'accordo con le disposizioni relative ai comandi dei veicoli senza conducente (art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

37. Siete d'accordo con le disposizioni relative alla domanda di autorizzazione di ambiti di impiego, in particolare per quanto riguarda il contenuto e il rapporto del richiedente con la Svizzera (art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		
Questo tipo di richiesta dovrebbe essere centralizzata presso l'USTRA e le autorità cantonali di registrazione dovrebbero essere invitate a fornire informazioni come parte della richiesta, piuttosto che il contrario. Questo per garantire l'uniformità di trattamento in tutto il Paese.		

38. Siete d'accordo con le disposizioni relative a trattamento e valutazione delle domande di autorizzazione di ambiti di impiego, in particolare per quanto riguarda le prove da fornire, la necessità del consenso degli altri Cantoni interessati e, nel caso delle strade nazionali, dell'USTRA e il diritto alla consultazione di esercito, UFT e UDSC (art. 40)?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		
Questo tipo di richiesta dovrebbe essere centralizzata presso l'USTRA e le autorità cantonali di registrazione dovrebbero essere invitate a fornire informazioni come parte della richiesta, piuttosto che il contrario. Questo per garantire l'uniformità di trattamento in tutto il Paese.		

39. Siete d'accordo che la decisione relativa a una domanda di autorizzazione di un ambito di impiego sia comunicata ai destinatari di cui all'articolo 41 lettere a–d (art. 41)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

40. Siete d'accordo con la proposta di pubblicare gli ambiti di impiego autorizzati negli organi di pubblicazione ufficiali (art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

41. Siete d'accordo con le disposizioni relative alla vigilanza dopo il rilascio di autorizzazioni (art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

42. Siete d'accordo con le fattispecie penali previste (art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

43. Siete d'accordo con la proposta di autorizzare deroghe in singoli casi specifici e la costituzione di un gruppo di accompagnamento da parte dell'USTRA (art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

2. Ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale

44. Siete d'accordo con l'introduzione del segnale di indicazione «Veicoli a guida automatizzata» e l'obbligo di collocarlo presso tutti gli accessi, carrabili e pedonali, alle aree autorizzate per il parcheggio automatico (art. 62 cpv. 8 e all. 2, segnale 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: Valgono tuttavia le considerazioni riportate alla domanda 28.		

3. Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali

45. Siete d'accordo con l'obbligo di controllo annuale per i veicoli senza conducente (art. 33 cpv. 2 lett. a n. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

4. Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli

46. Siete d'accordo che licenza di circolazione e targhe dei veicoli senza conducente possano essere rilasciate solo in presenza di un'autorizzazione dell'ambito di impiego (art. 71 cpv. 1 lett. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

47. Siete d'accordo di includere la conoscenza dei sistemi di assistenza alla guida e di automazione tra gli argomenti oggetto dell'esame teorico di base (all. 11 n. 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

48. Siete d'accordo che in futuro i candidati all'esame pratico di guida della categoria A e della sottocategoria A1 debbano conoscere e saper utilizzare i sistemi ADAS (se presenti nel veicolo d'esame) ed essere in grado di effettuare manovre speciali, eventualmente utilizzando tali sistemi (all. 12 sezione III sottosezione B n. 1 ^{bis} e 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

49. Siete d'accordo che in futuro i candidati all'esame pratico di guida delle categorie B e BE e della sottocategoria B1 debbano conoscere e saper utilizzare i sistemi ADAS e di automazione (se presenti nel veicolo d'esame) e saper effettuare manovre speciali, eventualmente utilizzando tali sistemi (all. 12 sezione III sottosezione D n. 1 ^{bis} , 2 e 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

50. Siete d'accordo con la proposta di menzionare esplicitamente (se presenti nel veicolo d'esame) il traffic jam pilot e i singoli ADAS oggetto dell'esame pratico di guida delle categorie e sottocategorie interessate (all. 12 sezione III sottosezioni B n. 1 ^{bis} e D n. 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication

Par courriel : svg@astra.admin.ch

Réf. : ID 23_COU_7530

Lausanne, le 24 janvier 2024

Consultation fédérale (CE) – Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et concernant les aides financières pour promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (OAFIC)

Madame, Monsieur,

Le Conseil d'Etat vaudois vous remercie de l'associer à cette procédure de consultation et de lui permettre de faire part de ses observations dans le cadre de l'objet mentionné en titre.

Conscient du potentiel de la mobilité automatisée pour renforcer la sécurité routière et l'efficacité du système des transports, notamment sous l'angle de la capacité routière, de la fluidité du trafic et de l'environnement, le Conseil d'Etat peut soutenir globalement les projets d'ordonnance mis en consultation. Il souligne néanmoins que le développement de la conduite automatisée ne doit pas générer un besoin en infrastructures de mobilité ou numérique (élargissement de la chaussée, création de voies supplémentaires spécifiques, parkings dédiés, antennes, etc.) à charge des collectivités publiques ou ayant un impact environnemental. De plus, le Conseil d'Etat relève que de nombreux éléments figurant dans les projets d'ordonnances doivent encore être clarifiés ou précisés par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie de la communication, respectivement par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Ces éléments concernent principalement le traitement des données, le processus et l'évaluation des demandes d'autorisation, les formations obligatoires pour les utilisateurs de véhicules sans conducteur ou encore les différentes exigences relatives au contrôle de fonctionnement des systèmes d'automatisation. Ils sont précisés dans les questionnaires annexés à la présente.

Enfin, le Conseil d'Etat relève qu'il faut impérativement veiller à une bonne coordination entre les cantons et l'OFROU dans le cadre de la mise en œuvre de l'OCA.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER a.i.



François Vodoz

Annexes

- Questionnaires dûment remplis

Copies

- OAE
- SAN
- DCIRH
- DJES



Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) Questionnaire

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Conseil d'Etat du Canton de Vaud
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 2 février 2024 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Ordonnance sur la conduite automatisée

1. Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant le projet ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : La remarque générale ci-dessous se focalise sur les risques et opportunités de l'automatisation à long terme, et le chemin pour voir ces opportunités se matérialiser. Il est constaté que la présente ordonnance est une première étape légale, comme cela est dit dans le rapport de consultation, et qu'elle constitue le cadre légal de base au lancement du développement de la conduite automatisée. Elle est amenée à être modifiée rapidement, au fur et à mesure des évolutions technologiques. Il est également constaté que le rapport de consultation met en avant de manière très forte les gains d'efficacité escomptés dans l'utilisation du réseau routier en particulier, et dans le fonctionnement du système de mobilité en général. Toutefois, le caractère évolutif rapide de ces technologies d'automatisation et la nécessité de réviser à court terme cette ordonnance exigent une vision à long terme, fixant le cap, dans laquelle s'inscriront de manière cohérente chacune des étapes intermédiaires. Or, la vision à long terme n'est pas claire. Au vu de la littérature en la matière, l'usage de la conduite automatisée à favoriser à long terme est un usage mutualisé. Le cadre légal devrait donc, à chacune des étapes de son développement, y compris la présente 1ère étape, proposer des dispositions menant à cet usage à long terme. Cette vision à long terme est inexistante et cette première étape légale laisse le champ des possibles ouvert, y compris pour un usage individuel dommageable au système de mobilité dans son ensemble.		

En conclusion, cette première étape légale ne constitue pas une première étape claire vers un objectif précis. Il n'est donc en l'état pas possible d'affirmer que les conséquences positives pour le système de mobilité énumérées dans le rapport de consultation seront effectivement positives. Les deux uniques conséquences certaines (car elles se matérialiseront quel que soit le type d'usage qui se développera), sont les opportunités économiques de nouveaux marchés et la très forte hausse des dépenses publiques au vu des infrastructures colossales à construire ou adapter.

Au sujet du cas d'utilisation prévu par la nouvelle LCR mais non encore traduit dans l'ordonnance (véhicules entièrement autonomes aux dimensions réduites pouvant circuler sur toute route), nous sommes d'avis que les conflits avec les autres usagers de la route (notamment voitures, TP, cyclistes, piétons) devront être étudiés, afin d'en tirer les conditions d'utilisation adéquates permettant une bonne cohabitation.

Par ailleurs, le développement de la conduite automatisée ne doit pas générer un besoin en infrastructures de mobilité ou numériques (élargissement de la chaussée, création de voies supplémentaires spécifiques, parkings dédiés, antennes, etc.) à charge des collectivités publiques ou ayant un impact environnemental.

Enfin, la question des standards qui seront utilisés pour l'ensemble des traitements de données associés à l'automatisation des véhicules. A la lecture du projet, il semble par exemple que des parkings seront construits par constructeur, alors qu'avec des standards communs, des parkings permettant le traitement de plusieurs types de véhicules seraient peut-être envisageables.

2. Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

3. Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

4. Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

art. 3 al. 2 let. d : dès lors que c'est le système d'automatisation qui - dès qu'il est activé et pendant toute sa durée d'utilisation - doit identifier les défaillances

<p>techniques qui affectent la conduite du véhicule, il paraît pas opportun de répéter le terme "par le système d'automatisation".</p> <p>art. 3 al. 3 let. d : il est fait mention d'une priorité absolue à donner à la protection des vies humaines. Or, il n'est pas précisé s'il s'agit de la vie humaine des occupants du véhicule ou de celles des autres usagers de la route ; cela pourrait avoir une importance en terme de programmation du système. Dans tous les cas, il s'agira de garantir la transparence des algorithmes et la manière dont seront définis les critères, notamment du point de vue éthique</p> <p>Le projet d'OCA ne précise jamais si le système d'automatisation doit être intégré dans le véhicule de façon autonome ou s'il soit être tributaire d'éléments extérieurs au véhicule (relié à des serveurs, cartes, satellites, centrale de contrôle, etc.).</p>
--

<p>5. Acceptez-vous que le système d'automatisation doive maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, conformément à l'al. 2, et que ces exigences se fondent sur des réglementations et des normes internationales (art. 4) ?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Art. 4 al. 1 : cet alinéa n'est pas très clair. Il est difficile de déterminer ce qui doit être défini par le constructeur, notamment en ce qui concerne les types de système d'automatisation.</p> <p>Art. 4 al. 2 let. a : est-il justifié de ne renvoyer qu'à l'annexe 2 ch. 12 OETV et pas également au ch. 11 ?</p> <p>art. 4 al. 4 let. a : il faudrait apporter une clarification afin d'éviter toute confusion (liste trop exhaustive), en incluant plus d'informations sur les conditions météorologiques, telles que les précipitations, le brouillard, les vents latéraux, les températures, etc.</p>		

<p>6. Acceptez-vous que l'immatriculation de véhicules sans conducteur se fonde sur les prescriptions techniques internationales relatives aux systèmes d'automatisation applicables au moment de la première mise en circulation, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV (art 5) ?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

7. Acceptez-vous que, sous certaines conditions, le DETEC puisse déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions concernant des systèmes d'automatisation (art. 6) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>art. 6 al. 2 let. b : cette lettre stipule que de nouvelles directives s'appliquent lorsque le véhicule "<i>a provoqué un accident occasionnant des dommages corporels</i>". Cependant, du point de vue de la sécurité, il semble évident que la mention "<i>occasionnant des dommages corporels</i>" devrait être omise, permettant ainsi l'application des nouvelles directives dès qu'un véhicule crée un danger, même en l'absence de blessés.</p> <p>art. 6 al. 2 let. c : est-ce que les accidents ayant uniquement occasionnés des dommages matériels sont bien inclus dans cette lettre c, qui parle "d'incidents du même ordre d'importants pour la sécurité"</p>		

8. Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Il est nécessaire de déterminer si les enregistreurs de mode de conduite seront en mesure d'enregistrer tous les éléments prévus aux alinéas 3, 4 et 5 de cet article. A défaut, il convient de déterminer les éléments qui doivent absolument être nécessaires.</p> <p>art. 7 al. 3 let. d : le terme "<i>collisions</i>" n'est pas adéquat. C'est plutôt l'impact lié à la collision qui peut être enregistré.</p> <p>Il serait pertinent que ces informations restent accessibles même après avoir atteint la capacité de stockage maximale, particulièrement en cas de besoin dans le cadre d'une enquête. Une durée de conservation minimale d'un an semble être une option appropriée.</p> <p>L'art. 7 OCA devrait préciser que l'enregistreur du mode de conduite ne peut pas traiter de données personnelles sensibles (en plus du profilage, qui est expressément exclu à l'al. 3). A noter qu'en l'absence de disposition légale dans la LCR prévoyant le traitement de telles données, le traitement de données sensibles serait illicite.</p>		

9. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation ne puissent plus être utilisés si le système de gestion associé n'est plus actualisé, et que cela entraîne l'immobilisation des véhicules sans conducteur (art. 8) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

<p>Toutefois, il convient de déterminer s'il s'agit d'une immobilisation "physique/électronique" du véhicule ou "administrative" (mise hors circulation).</p> <p>Le rapport mentionne que <i>Les constructeurs doivent informer les détenteurs de véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition que le système n'est plus pris en charge, de manière à ce qu'ils en fassent désactiver les fonctions ou qu'ils ne les utilisent plus qu'à titre auxiliaire.</i> La responsabilité dans ce cadre n'est pas très claire. Qu'en est-il des conséquences si le détenteur n'est pas valablement informé ? quelle surveillance pour s'assurer que l'information a bien été transmise et reçue ?</p>

10. Approuvez-vous la réglementation relative à la remise du manuel d'utilisation et au devoir d'information concernant l'enregistreur de mode de conduite (art. 9) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

11. Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

12. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient en règle générale soumis à la réception par type (art. 11) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

--	--

14. Approuvez-vous la réglementation relative à la vérification de la conformité pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 13) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Il n'est pas clair de savoir si les données mentionnées aux alinéas 2, 3 et 4 sont des données personnelles ou non. Dans le cas où les communications prévues par l'art. 13 OCA contiendraient des données personnelles sensibles, il nous semble que le fondement légal de ce traitement ne serait pas suffisant (base légale formelle nécessaire).

Qu'implique par ailleurs le contrôle par sondage mentionné à l'alinéa 2 ?

15. Approuvez-vous le principe des notifications obligatoires pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 14) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Il semble ressortir du message relatif à l'art. 14 al. 1 et 3 OCA que les données doivent être anonymisées avant envoi. Il n'est pas clair de savoir si les envois de données prévus aux al. 2, 4 et 5 concernent également des données anonymisées. Dans le cas où les communications prévues par l'art. 14 OCA contiendraient des données personnelles sensibles (celles de la personne blessée et qui a eu besoin d'une assistance médicale par exemple, cf. art. 14 al. 1 let. a OCA), le fondement légal de ce traitement ne serait pas suffisant (base légale formelle nécessaire).

Cet article contient différents délais (14 jours ou 30 jours) et différents "points de départ" (dès qu'il a eu connaissance de l'incident, dès l'accident, dès la clôture du sinistre, dès le contrôle technique). Il paraît nécessaire de déterminer un point de départ et/ou un délai identique.

Remplacer le terme "*considérables*" par "*importants*", même si cela reste sujet à interprétation.

Art. 14 al. 1 : fait juste mention du "*détenteur*" alors que selon l'art. 15 al. 1, l'importateur est concerné également par cette annonce. A adapter.

Art. 14 al. 4 : Actuellement le contrôle de fonctionnement des systèmes d'automatisation n'est pas prévu ni organisé en Suisse lors du contrôle périodique/extraordinaire cantonal. Ceci doit être mis en œuvre avant comme condition préalable à la détermination d'éventuelles irrégularités au niveau du système d'automatisation. ATTENTION, des accès aux données du véhicule, des protocoles de contrôles, des outillages adaptés et des protocoles d'annonce canton-OFROU devront être au préalable mis en place.

--	--

16. Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Selon le commentaire de l'art. 15 al. 1, l'OFROU doit annoncer les incidents dans un délai de 10 jours ouvrés. Or, cet article ne contient aucun délai (ni 10 jours, ni "immédiatement", etc.). A adapter.

L'OFROU doit déterminer l'étendue du contrôle subséquent obligatoire, en fonction de l'incident qui a été annoncé. A préciser.

17. Approuvez-vous les précisions apportées concernant l'application des clauses de sauvegarde des accords internationaux pour les véhicules équipés de systèmes d'automatisation (art. 16) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

art. 16 al. 1 let. a: le mot "*directement*" doit être supprimé.

18. Acceptez-vous que les cantons ne soient pas autorisés à déléguer les contrôles subséquents de véhicules sans conducteur à des entreprises ou à des organisations privées, mais qu'ils puissent demander que certaines vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise reconnu par l'OFROU ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule (art. 17) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Toutefois, il convient de s'assurer que tous les types de véhicules avec système d'automatisation ne doivent pas être traités de manière uniforme et donc que les contrôles de ceux-ci puissent réellement être délégués.

19. Approuvez-vous la réglementation relative aux fins autorisées du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR (art. 18) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Le commentaire indique qu'il s'agit uniquement de données techniques, « de sorte qu'aucune donnée personnelle n'est concernée ». Cette approche nous semble

toutefois difficile à suivre dans la mesure où l'enregistreur de mode de conduite est lié à un véhicule défini, qui est lui-même lié à un détenteur de véhicule (qui peut accéder aux données de l'enregistreur aux conditions de l'art. 25g nLCR) et potentiellement au conducteur (s'il n'est pas le détenteur) ou encore l'opérateur.

Dans le même sens, le commentaire de l'art. 25f nLCR précise que « les données enregistrées fournissent d'une part des informations sur le bon fonctionnement du système d'automatisation. Elles permettent d'autre part de tirer des conclusions sur le comportement du conducteur, notamment de savoir s'il a activé le système d'automatisation et a réagi rapidement à ses invitations à reprendre la main, ou s'il a effectué des interventions que le système d'automatisation a bloquées ou atténuées pour des raisons de sécurité ». Enfin, l'art. 25g al. 5 nLCR mentionne spécifiquement que l'envoi de données de l'enregistreur du mode de conduite à l'OFROU pour la surveillance du marché et pour une mise à disposition subséquente pour la recherche ou l'analyse doit se faire sous une forme ne permettant pas d'identifier le conducteur, l'opérateur ou le véhicule en question. Il semblerait donc, a contrario, que les données de l'enregistreur permettent bien de faire un lien avec le conducteur, l'opérateur ou le véhicule.

Le commentaire de l'art. 18 OCA devrait dès lors être modifié : si les événements enregistrés ne sont pas en soi des données personnelles, dès lors qu'ils peuvent être reliés à une personne physique (ou même morale selon la LPrD), il s'agit de données personnelles.

Le traitement des données est autorisé pour l'analyse d'un accident et lors d'une enquête pénale (lettres a et b). Cependant, il conviendrait de clarifier davantage la lettre a en accordant explicitement l'autorisation à la police d'accéder aux données. Par ailleurs, la mention "dans le cadre du code de procédure pénale" à la lettre b semble être redondante et pas nécessaire.

Le terme "*experts non officiels*" n'est pas très clair. Il est compris par opposition aux experts de la circulation au sens de l'OAC. Toutefois le fait que ce soit mentionné "non officiel" peut être mal interprété. Il s'agit d'expert mandatés par les autorités de poursuite pénale ou les autorités civiles dans le cadre d'une procédure civile.

20. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Le commentaire de l'article indique que l'art. 25g, al. 4 et 5 nLCR constitue la base du traitement des données concernées et que l'ordonnance vient préciser les autorités habilitées à traiter les données ainsi que les buts admissibles du traitement. Lorsque l'on se réfère à l'art. 25g, al. 4 et 5 nLCR, on constate que seules les autorités d'immatriculation sont citées. L'art. 19 al. 1 let a OCA prévoit pour sa part le traitement des données par l'OFROU, l'OFCOM, l'OFT, OFDT, l'armée et les autorités cantonales et communes pour les tâches d'exécution qui leur incombent. La let. b prévoit un échange de données personnelles entre toutes les autorités suisses. Il semble ainsi que l'art. 19 OCA prévoit des traitements bien plus larges que ceux mentionnés dans la LCR. A des fins de transparence, il conviendrait de reformuler le début du commentaire de l'art. 19 OCA en précisant qu'il s'agit d'autres

<p>traitements de ceux mentionnés à l'art. 25g nLCR, concernant d'autres autorités et permettant la réalisation d'autres buts.</p> <p>Nous saluons toutefois le fait qu'il soit bien précisé que le profilage (ou l'établissement de profils de la personnalité) est interdit (et qu'il nécessiterait une base légale spécifique). A notre sens, le commentaire général devrait ajouter l'interdiction de traiter des données personnelles sensibles (l'interdiction de traiter ces données est uniquement mentionné en rapport avec la let. b).</p>
--

21. Acceptez-vous que les données de l'enregistreur de mode de conduite puissent être détruites sans le consentement des personnes concernées aux fins de la mise au rebut du véhicule (art. 20) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Les motifs qui ont mené au choix de se passer du consentement des personnes concernées ne sont pas développés dans le rapport explicatif. Il n'est dès lors pas aisé de comprendre la genèse de cette règle.

Qui procédera à l'analyse de la possibilité de détruire les données stockées dans l'enregistreur de mode de conduite (notamment le fait de déterminer si les données sont nécessaires pour faire la lumière sur des accidents ou juger des infractions au droit de la circulation routière) ?

Ces données ne devraient pas pouvoir être détruites sans le consentement de personnes concernées (qui ne sont d'ailleurs pas définies dans cette disposition).

Par ailleurs, plusieurs problématiques doivent être relevées concernant la conservation des données :

- le rapport explicatif mentionne qu'aucune réglementation ne spécifie de délai de conservation pur ces données de l'enregistreur du mode de conduite. Or, il paraît pertinent que ces informations restent accessibles même après avoir atteint une limite de stockage ou en cas de mise hors circulation ou destruction, notamment en cas de besoin dans le cadre d'une enquête ;
- il est prévu par la nLCR que lorsque la mémoire de l'enregistreur de conduite est pleine, le système écrase les données les plus anciennes. Le délai d'effacement des données peut donc fortement varier, si bien que le principe de proportionnalité temporelle prévu par le droit de la protection des données est susceptible de ne pas être respecté dans certains cas (comme le relève le commentaire de l'art. 25f nLCR). Il conviendrait de préciser l'ordonnance sur ce point en fixant une durée maximale de conservation des données. Les explications données dans le rapport explicatif à ce sujet (possible entrave au commerce) ne convainquent pas.

22. Acceptez-vous que quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doit expliquer clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation

conformément à sa destination ainsi que la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite et en conserver l'attestation écrite pendant dix ans (art. 21) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Toutefois, cette disposition ne tient pas compte d'une éventuelle revente du véhicule entre particuliers ni dès lors de la responsabilité d'informer l'acheteur sur la manière d'utiliser le système.</p> <p>Par ailleurs, des différences sont relevées entre l'art. 9 et l'art. 21 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - quiconque remet à un tiers (art. 9) / quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel (art. 21) - doit informer (art. 9) / doit expliquer clairement (art. 21) - mettre à disposition le manuel (art. 9) / faire attester au moyen de la signature que les explications ont bien été données (art 21) 		

23. Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>art. 22 al. 2 : l'interdiction d'une activité accessoire devrait-elle être précisée ?</p> <p>De plus, il y a certaines incohérences. En effet, il stipule que le conducteur n'a pas l'obligation de surveiller le véhicule et la circulation en permanence, ce qui implique qu'il peut détourner son attention de la route. Cependant, il conclut en indiquant que le conducteur doit être prêt à reprendre la conduite du véhicule à tout moment, ce qui contredit la phrase précédente.</p> <p>À la lumière de ces contradictions, il est recommandé de supprimer la clause qui autorise le conducteur à ne pas surveiller en permanence le véhicule et la circulation ou à préciser cette apparente contradiction.</p> <p>art. 22 al. 3 let. b mentionne que le conducteur doit reprendre la conduite du véhicule dès qu'il s'aperçoit ou aurait dû s'apercevoir sur la base de circonstances manifestes que les conditions nécessaires à une utilisation du système d'automatisation en toute sécurité et sans entraver la fluidité du trafic ne sont plus remplies ou ne l'étaient plus. Or, il paraît impossible de reprendre la conduite dès le moment où il aurait dû s'apercevoir, respectivement que les conditions n'étaient plus remplies... en effet, ce moment est déjà passé.</p> <p>Cette lettre b doit être modifiée et indiquer uniquement que le conducteur doit reprendre la conduite dès qu'il s'aperçoit [...].</p>		

24. Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

25. Approuvez-vous les exigences générales concernant le parcage automatisé, notamment le fait que celui-ci suppose qu'une case de stationnement déterminée ait été attribuée au véhicule (art. 25) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

26. Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parcage automatisé (art. 26) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

27. Approuvez-vous la réglementation concernant la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé, notamment le fait que ces demandes doivent être déposées par le constructeur ou par une personne habilitée par celui-ci (art. 28) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

28. Approuvez-vous la réglementation concernant l'évaluation de la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé (art. 29) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	
<p>L'examen de la demande d'autorisation sera effectué par l'autorité désignée par le droit cantonal. Elle devra d'assurer de la conformité de la demande aux exigences de l'article 29 OCA. Cette tâche impliquera une charge de travail pour l'autorité compétente, ainsi que l'acquisition d'une certaine connaissance technique quant à l'infrastructure nécessaire pour l'aire de stationnement permettant le parcage automatisé.</p>		

--	--

29. Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

L'OFROU devrait ultérieurement et en fonction des véhicules concernés définir plus précisément la formation obligatoire (durée, présentielle ou à distance, contenu, etc.) pour éviter des formations trop simples et des attestations remises sans réelle formation, respectivement s'assurer que la formation prévue est adéquate et suffisante.

30. Approuvez-vous la réglementation relative aux personnes qui procèdent au chargement ou au déchargement partiel de véhicules sans conducteur, notamment le fait que la personne qui décharge une partie du véhicule soit responsable de veiller à ce que le déchargement partiel n'ait pas d'effets préjudiciables sur le reste du chargement (art. 31) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

31. Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

art. 32 al. 2 : concerne les vérifications à effectuer avant l'utilisation du véhicule. Cependant, en cas d'accident, il serait pertinent qu'un protocole soit établi, visant à garantir que ces vérifications ont été correctement réalisées. L'établissement d'un tel rapport a pour objectif de confirmer leur exécution, notamment lors d'un accident de la circulation.

art. 32 al. 7 : des exigences doivent être posées pour s'assurer que le permis de circulation puisse réellement être affichée à tout moment en cas de contrôle via l'interface audiovisuelle embarquée. Si cela n'est pas possible, il faut exiger que le permis de circulation se trouve dans le véhicule

Cela étant, il faut faire attention au mélange des rôles entre le constructeur, l'importateur, le détenteur, l'opérateur.

Ainsi, il convient de confirmer si c'est vraiment le « détenteur » qui doit « veiller à ce qu'un contrôle approfondi du fonctionnement soit réalisé avant l'utilisation quotidienne du véhicule » (pneus, freins, éclairage etc.) ? et si cela ne devrait pas être assumé par « l'opérateur » ?

--	--

32. Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>art. 33 al. 2 let. b : si l'opérateur est à distance, est-ce qu'il peut vraiment être garanti qu'il est en mesure de s'assurer que les conditions d'utilisation autorisés sont respectées et qu'un contrôle de fonctionnement a été fait? Cas échéant, il faut obliger les opérateurs à être vers le véhicule pour cela.</p> <p>Il paraît nécessaire de déterminer dans quel "délai" l'opérateur doit agir en cas de besoin : dès qu'il s'aperçoit d'un problème?</p>		

33. Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>art. 34 al. 2 : cet article n'est pas très clair, plus particulièrement le fait que le "véhicule ne peut être conduit que dans le cadre du contrôle approfondi de son fonctionnement". Qu'est-ce que cela signifie ?</p>		

34. Approuvez-vous les exigences communes applicables à l'opérateur et à la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur, notamment les prescriptions relatives au permis de conduire, à la formation (spécifique) et au cours de perfectionnement (art. 35) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>art. 35 al. 2 : remplacer "ou" par "et"</p> <p>art. 35 al. 5 : cf. Q. 29 concernant la formation</p>		

35. Acceptez-vous que, pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclue pas le poids du conducteur (art. 36) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

36. Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
L'OCA ne dit pas explicitement si les véhicules sans conducteur doivent pouvoir être conduit manuellement. Si tel est le cas (ce qui semble implicitement souhaité), l'art. 37 al. 2 doit être modifié : "si le véhicule dispose des commandes" sous-entend que cela n'est pas nécessaire.		
37. Approuvez-vous la réglementation relative à la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne son contenu et le rapport que le requérant doit entretenir avec la Suisse (art. 39) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Attention toutefois au fait que les cantons pourront avoir des autorités différentes en charge de ces autorisations.		
Les critères d'évaluation des demandes doivent toutefois être concrétisés par l'OFROU, dans des dispositions impératives pour les cantons		
38. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement et à l'évaluation de la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les preuves à apporter, l'obligation de solliciter l'autorisation du canton concerné (et de l'OFROU si les conditions d'utilisation s'étendent aux routes nationales), ainsi que le droit de l'armée, de l'OFT et de l'OFDF d'être entendus (art. 40) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Attention toutefois au fait que les cantons pourront avoir des autorités différentes en charge de ces autorisations		
39. Acceptez-vous que la décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur soit notifiée aux destinataires visés à l'art. 41, let. a à d (art. 41) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

--	--

40. Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il est nécessaire que les autorisations soient publiées. Cependant, il n'est pas défini ce qui est sous-entendu par "organe de publication officiel de l'autorité d'immatriculation" ? La feuille des avis officiel ?		

41. Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

42. Approuvez-vous les différents éléments constitutifs d'une infraction (art. 44) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Des mesures administratives doivent-elles être prévues ?		

43. Approuvez-vous la disposition dérogatoire pour les cas d'espèce particuliers et la constitution d'un groupe de suivi par l'OFROU (art. 45) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il faut impérativement veiller à une bonne coordination entre les cantons et l'OFROU car d'elle dépend le succès de la mise en œuvre de cette ordonnance.		

2. Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière

44. Approuvez-vous le signal d'indication « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » et l'obligation de le placer au niveau de tous les accès aux
--

aires de stationnement où le parcage automatisé est autorisé (art. 62, al. 8 et annexe 2, signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

45. Acceptez-vous que les véhicules sans conducteur doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent annuel (art. 33, al. 2, let. a, ch. 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Toutefois, il convient de rappeler qu'actuellement le contrôle de fonctionnement des systèmes d'automatisation n'est pas prévu ni organisé en Suisse lors du contrôle périodique/extraordinaire cantonal. Ceci doit être mis en œuvre avant comme condition préalable à la détermination d'éventuelles irrégularités au niveau du système d'automatisation.</p>		

4. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière

46. Acceptez-vous qu'un véhicule sans conducteur doive disposer d'une autorisation des conditions d'utilisation pour que le permis de circulation et les plaques puissent être délivrés (art. 71, al. 1, let. f) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

47. Acceptez-vous que l'examen théorique de base porte désormais aussi sur la connaissance des systèmes d'automatisation et d'aide à la conduite (annexe 11, ch. 1.2, sous-ch. 1.2.4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

48. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1^{bis} et 2) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Attention toutefois au fait que tous les véhicules automatisés n'ont pas les mêmes systèmes de fonctionnement et qu'ainsi leur maîtrise pourra s'avérer compliquée en cas de changement de véhicules, y compris pour les experts de la circulation.

49. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1^{bis}, 2 et 3) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Attention toutefois au fait que tous les véhicules automatisés n'ont pas les mêmes systèmes de fonctionnement et qu'ainsi leur maîtrise pourra s'avérer compliquée en cas de changement de véhicules, y compris pour les experts de la circulation.

50. Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique (de conduite) des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-sections B, ch. 1^{bis}, et D, ch. 1^{bis}) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Attention toutefois au fait que tous les véhicules automatisés n'ont pas les mêmes systèmes de fonctionnement et qu'ainsi leur maîtrise pourra s'avérer compliquée en cas de changement de véhicules, y compris pour les experts de la circulation.



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Notre réf. FF/SCN/BA
Date 24 janvier 2024

Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (OAFIC) – consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

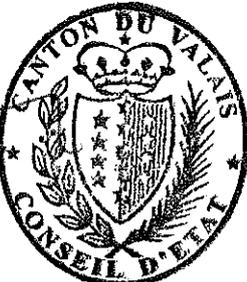
Le Conseil d'Etat valaisan a pris connaissance, avec intérêt, du projet de révision susmentionné et vous remercie de l'avoir consulté.

Le Conseil d'Etat du Canton du Valais soutient majoritairement les modifications proposées. La position détaillée du Canton du Valais ainsi que les diverses remarques figurent dans les questionnaires annexés.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat

Le Président
Christophe Darbellay



La Chancelière
Monique Albrecht

Annexes questionnaires relatifs à la consultation OCA et OAFIC
Copie à svq@astra.admin.ch



Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA)

Questionnaire

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Canton du Valais Place de la Planta 3, Palais du Gouvernement 1950 Sion
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 2 février 2024 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Ordonnance sur la conduite automatisée

1. Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant le projet ?
<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il faut impérativement veiller à une bonne coordination entre les cantons et l'OFROU, car d'elle dépend le succès de la mise en œuvre de cette ordonnance.

2. Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?
<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :

3. Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Dans un souci d'améliorer l'intelligibilité, les définitions devraient se référer aux classes applicables au niveau international selon la SAE J3016.		

4. Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

5. Acceptez-vous que le système d'automatisation doive maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, conformément à l'al. 2, et que ces exigences se fondent sur des réglementations et des normes internationales (art. 4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Acceptez-vous que l'immatriculation de véhicules sans conducteur se fonde sur les prescriptions techniques internationales relatives aux systèmes d'automatisation applicables au moment de la première mise en circulation, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV (art 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

7. Acceptez-vous que, sous certaines conditions, le DETEC puisse déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions concernant des systèmes d'automatisation (art. 6) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné

	<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Complément nécessaire à la let. d:</p> <p>Les accidents ayant uniquement occasionné des dommages matériels peuvent également représenter un danger. Il ne faut pas partir du principe qu'ils sont inclus dans la let. c.</p>
--	---

8. Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

9. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation ne puissent plus être utilisés si le système de gestion associé n'est plus actualisé, et que cela entraîne l'immobilisation des véhicules sans conducteur (art. 8) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

10. Approuvez-vous la réglementation relative à la remise du manuel d'utilisation et au devoir d'information concernant l'enregistreur de mode de conduite (art. 9) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	
	L'obligation d'information concernant les manuels d'utilisation est opportune.	

11. Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	
	On peut supposer que cela doit être confirmé activement. Les exigences de comportement doivent être intégrées dans l'OCA.	

12. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient en règle générale soumis à la réception par type (art. 11) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Les autorités d'immatriculation doivent obligatoirement avoir accès aux réceptions par type.		

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

14. Approuvez-vous la réglementation relative à la vérification de la conformité pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 13) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

15. Approuvez-vous le principe des notifications obligatoires pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 14) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
La question est de savoir si la notification spontanée fonctionnera. L'obligation de déclaration à la police doit être obligatoire en cas d'accidents impliquant des véhicules en mode de conduite automatisée.		

16. Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le véhicule doit être retiré de la circulation jusqu'à ce que le contrôle subséquent ait été effectué.		

17. Approuvez-vous les précisions apportées concernant l'application des clauses de sauvegarde des accords internationaux pour les véhicules équipés de systèmes d'automatisation (art. 16) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

18. Acceptez-vous que les cantons ne soient pas autorisés à déléguer les contrôles subséquents de véhicules sans conducteur à des entreprises ou à des organisations privées, mais qu'ils puissent demander que certaines vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise reconnu par l'OFROU ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule (art. 17) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

19. Approuvez-vous la réglementation relative aux fins autorisées du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR (art. 18) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Supprimer «non officiels», de manière à permettre l'analyse par des experts officiels et non officiels.		

20. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

21. Acceptez-vous que les données de l'enregistreur de mode de conduite puissent être détruites sans le consentement des personnes concernées aux fins de la mise au rebut du véhicule (art. 20) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
22. Acceptez-vous que quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doit expliquer clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation conformément à sa destination ainsi que la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite et en conserver l'attestation écrite pendant dix ans (art. 21) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
23. Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
24. Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
L'article 24 al. 2 propose la mise en place de marques spéciales. A notre connaissance, l'OSR ne prévoit, à ce jour, pas des marques spéciales pour ce type de véhicules.		
En outre, c.f. réponse à la question 27.		

25. Approuvez-vous les exigences générales concernant le parcage automatisé, notamment le fait que celui-ci suppose qu'une case de stationnement déterminée ait été attribuée au véhicule (art. 25) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

26. Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parcage automatisé (art. 26) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

27. Approuvez-vous la réglementation concernant la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé, notamment le fait que ces demandes doivent être déposées par le constructeur ou par une personne habilitée par celui-ci (art. 28) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Le requérant ne devrait pas être le constructeur du véhicule, mais l'exploitant du système de stationnement.</p> <p>A notre avis, il sied de distinguer l'exploitation d'une aire de stationnement de son aménagement. En effet, en premier lieu il faudrait aménager une aire de stationnement. Par exemple, construction d'une nouvelle aire ou la mise en place de la signalisation nécessaire. En deuxième lieu interviendrait l'autorisation d'exploiter sur une aire déjà aménagée. Dans ce cadre, il manque, à notre sens, la mention de l'aménagement de ces aires qui doit se faire selon les procédures cantonales (VS : selon les cas - loi sur les routes pour la construction et/ou l'utilisation du domaine public, loi sur les constructions, l'autorisation de la Commission cantonale de la signalisation routière).</p>		

28. Approuvez-vous la réglementation concernant l'évaluation de la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé (art. 29) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>L'article 29 al. 1 lettre f propose la mise en place de marques pour les lieux de dépose et de récupération des véhicules. A notre connaissance, l'OSR ne prévoit, à ce jour, pas des marques spéciales pour ce type de véhicules.</p> <p>En outre, c.f. réponse à la question 27.</p>		

29. Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

30. Approuvez-vous la réglementation relative aux personnes qui procèdent au chargement ou au déchargement partiel de véhicules sans conducteur, notamment le fait que la personne qui décharge une partie du véhicule soit responsable de veiller à ce que le déchargement partiel n'ait pas d'effets préjudiciables sur le reste du chargement (art. 31) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Renvoyer aux obligations selon l'art. 30 LCR et l'art. 73 OCR.		

31. Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

32. Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Il faut absolument définir le temps de réaction.		

33. Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

34. Approuvez-vous les exigences communes applicables à l'opérateur et à la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur, notamment les prescriptions relatives au permis de conduire, à la formation (spécifique) et au cours de perfectionnement (art. 35) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
L'opérateur et la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur doivent obligatoirement posséder au moins la catégorie B, y compris pour les véhicules à vitesse réduite.		

35. Acceptez-vous que, pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclue pas le poids du conducteur (art. 36) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

36. Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

37. Approuvez-vous la réglementation relative à la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne son contenu et le rapport que le requérant doit entretenir avec la Suisse (art. 39) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Les critères d'évaluation des demandes doivent encore être concrétisés.		

38. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement et à l'évaluation de la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les preuves à apporter, l'obligation de solliciter l'autorisation du canton concerné (et de l'OFROU si les conditions d'utilisation s'étendent aux routes nationales), ainsi que le droit de l'armée, de l'OFT et de l'OFDF d'être entendus (art. 40) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

39. Acceptez-vous que la décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur soit notifiée aux destinataires visés à l'art. 41, let. a à d (art. 41) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

40. Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

41. Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

42. Approuvez-vous les différents éléments constitutifs d'une infraction (art. 44) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Il faut ajouter les possibilités de mesures administratives.		

43. Approuvez-vous la disposition dérogatoire pour les cas d'espèce particuliers et la constitution d'un groupe de suivi par l'OFROU (art. 45) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Il faut impérativement veiller à une bonne coordination entre les cantons et l'OFROU, car d'elle dépend le succès de la mise en œuvre de cette ordonnance.		

2. Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière

44. Approuvez-vous le signal d'indication « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » et l'obligation de le placer au niveau de tous les accès aux aires de stationnement où le parcage automatisé est autorisé (art. 62, al. 8 et annexe 2, signal 4.91 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
A notre avis, le signal proposé ne représente pas la conduite automatisée et peut prêter à confusion avec une charge à induction. Il n'est, à notre sens, pas intuitif.		

3. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

45. Acceptez-vous que les véhicules sans conducteur doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent annuel (art. 33, al. 2, let. a, ch. 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Après avoir recueilli suffisamment de données empiriques, il convient de réexaminer le changement de périodicité selon les règles actuellement en vigueur.		

4. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière

46. Acceptez-vous qu'un véhicule sans conducteur doive disposer d'une autorisation des conditions d'utilisation pour que le permis de circulation et les plaques puissent être délivrés (art. 71, al. 1, let. f) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

47. Acceptez-vous que l'examen théorique de base porte désormais aussi sur la connaissance des systèmes d'automatisation et d'aide à la conduite (annexe 11, ch. 1.2, sous-ch. 1.2.4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

48. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1 ^{bis} et 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

49. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1 ^{bis} , 2 et 3) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

50. Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique (de conduite) des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-sections B, ch. 1 ^{bis} , et D, ch. 1 ^{bis}) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : svq@astra.admin.ch
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
3003 Berne

Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC) : procédure de consultation

Monsieur le conseiller fédéral,

Le Conseil d'État de la République et Canton de Neuchâtel a pris connaissance du projet de modifications cité sous rubrique et vous remercie de lui donner la possibilité d'exprimer son avis sur les dispositions proposées.

Par la présente, nous vous informons que nous nous prononçons en faveur de la révision de l'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et de l'ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC).

S'agissant de la modification de l'O AFC, nous n'avons pas de commentaire à formuler et renonçons ainsi à vous transmettre le questionnaire y relatif.

Nous vous remettons nos remarques en lien à la modification de l'O CA dans le questionnaire annexé. Nous attirons particulièrement votre attention sur celles mentionnées aux points 1, 4, 23 et 42.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre position, nous vous prions de croire, Monsieur le conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 31 janvier 2024



Au nom du Conseil d'État :

Le président,
A. RIBAUX

La chancelière,
S. DESPLAND

Annexe : mentionnée

NE



Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA)

Questionnaire

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur :

République et Canton de Neuchâtel
Rue de la Collégiale 12
2002 Neuchâtel 2

Important :

Veillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 2 février 2024 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Ordonnance sur la conduite automatisée

1. Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant le projet ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Il faut impérativement veiller à une bonne coordination entre les cantons et l'OFROU, car d'elle dépend le succès de la mise en œuvre de cette ordonnance.
Dans les cantons les services automobiles, les services des ponts et chaussées, la police ainsi que l'aménagement du territoire doivent être parties prenantes.

Du point de vue de la police, le projet peut être approuvé sur le fond, car il garantit ou améliore la sécurité routière de tous les usagers de la route.

Il semble particulièrement important que les autorités de poursuite pénale puissent avoir accès aux données de conduite dans les cas d'enquête et d'incident. Cela permet de garantir que les causes des accidents impliquant des véhicules équipés de systèmes d'automatisation soient élucidées et que les systèmes puissent être améliorés en permanence.

Il est souhaitable que des conditions-cadres claires soient créées le plus rapidement possible en Suisse afin d'acquérir de l'expérience avec la nouvelle technologie et que celle-ci puisse être mise à profit de la sécurité routière. Toutefois, le projet présente encore des lacunes et des questions ouvertes à certains endroits.

Enfin, il sera impératif d'intégrer dans les normes SN de marquage et de construction des routes les aménagements nécessaires pour le bon fonctionnement des véhicules automatisés (par exemple le marquage systématique des bordures de routes). Il sera extrêmement difficile de faire comprendre aux véhicules qu'ils doivent, par exemple, circuler sur une bande cyclable lorsqu'il n'y a pas de cycle.

	A noter que certains aménagements, comme le trottoir traversant, ne pourront jamais être compris par un véhicule automatisé.
--	--

2. Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Dans un souci d'améliorer l'intelligibilité, les définitions devraient se référer aux classes applicables au niveau international selon la SAE J3016.		

4. Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Compléter l'art. 3, al. 3, let e. : si nécessaire, activer les systèmes appropriés du véhicule, tels que les dispositifs d'éclairage, les essuie-glaces, ainsi que le système de désembuage.</p> <p>Un système de conduite entièrement automatisé doit pouvoir commander le véhicule de manière à ce que toutes les règles de la circulation puissent être respectées.</p> <p>En lien avec le domaine d'utilisation lié à la construction, cela signifie que chaque constructeur de véhicules définit lui-même le domaine d'utilisation. Il est donc difficile et coûteux pour la police de la circulation de contrôler si l'utilisation et la manipulation du système automatisé sont correctes. Avec une catégorisation en systèmes de conduite hautement et entièrement automatisés, les droits et obligations applicables pourraient être attribués de manière adéquate et contrôlés plus facilement.</p>		

5. Acceptez-vous que le système d'automatisation doive maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, conformément à l'al. 2, et que ces exigences se fondent sur des réglementations et des normes internationales (art. 4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Il nous paraît important de mieux décrire les conditions météorologiques notamment en lien avec la température et les risques de verglas.		

6. Acceptez-vous que l'immatriculation de véhicules sans conducteur se fonde sur les prescriptions techniques internationales relatives aux systèmes d'automatisation applicables au moment de la première mise en circulation, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV (art 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

7. Acceptez-vous que, sous certaines conditions, le DETEC puisse déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions concernant des systèmes d'automatisation (art. 6) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Les accidents ayant occasionné des dommages matériels considérables ou un airbag d'un véhicule impliqué dans l'évènement s'est déclenché doivent également être inclus dans l'art. 6, al. 2, let. c.		

8. Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
La mémoire du mode de conduite ne devrait pas seulement devoir enregistrer les données GPS des véhicules sans conducteur, mais de tous les véhicules équipés d'un système d'automatisation. L'art. 7, al. 4, let. d doit être adapté en conséquence.		

9. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation ne puissent plus être utilisés si le système de gestion associé n'est plus actualisé, et que cela entraîne l'immobilisation des véhicules sans conducteur (art. 8) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Selon l'art. 8, al. 2, les systèmes d'automatisation intégrés dans le système ne peuvent plus être utilisés si le certificat pour un système de gestion visé à l'al. 1 n'est plus valable. Les explications mentionnent que de tels véhicules ne peuvent plus être utilisés et que les véhicules sans conducteur doivent être immobilisés. En revanche, l'article 8 ne mentionne pas l'immobilisation. Il n'est donc pas clair, à notre avis, si de tels véhicules doivent être immobilisés par la police en général. Ou cela signifie-t-il qu'il ne peut plus être utilisé ? Ou cela signifie-t-il que le véhicule ne peut plus être conduit en mode de conduite automatisé ? Le texte de l'ordonnance ne correspond pas aux explications. De plus, il n'est pas clair qui est responsable d'une immobilisation.		

10. Approuvez-vous la réglementation relative à la remise du manuel d'utilisation et au devoir d'information concernant l'enregistreur de mode de conduite (art. 9) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

11. Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

12. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient en règle générale soumis à la réception par type (art. 11) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Les autorités d'immatriculation et la police doivent obligatoirement avoir accès aux réceptions par type.		

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

14. Approuvez-vous la réglementation relative à la vérification de la conformité pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 13) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

15. Approuvez-vous le principe des notifications obligatoires pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 14) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

La question est de savoir si la notification spontanée fonctionnera. L'obligation de déclaration à la police doit être obligatoire en cas d'accidents impliquant des véhicules en mode de conduite automatisée.

Le mode de conduite doit être obligatoire. Il convient de noter qu'une déclaration à la police n'est obligatoire qu'en cas de dommages corporels (art. 51 LCR). La police n'a donc pas connaissance de tous les accidents. Le délai de 14 jours est trop court. L'OFROU devrait également signaler les incidents correspondants aux cantons ou aux autorités compétentes en matière d'autorisation. Comme la police n'est pas informée de tous les accidents, cela devrait être fait de manière centralisée par l'OFROU.

16. Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Le véhicule doit être retiré de la circulation jusqu'à ce que le contrôle subséquent ait été effectué.

17. Approuvez-vous les précisions apportées concernant l'application des clauses de sauvegarde des accords internationaux pour les véhicules équipés de systèmes d'automatisation (art. 16) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

18. Acceptez-vous que les cantons ne soient pas autorisés à déléguer les contrôles subséquents de véhicules sans conducteur à des entreprises ou à des organisations privées, mais qu'ils puissent demander que certaines vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise reconnu par l'OFROU ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule (art. 17) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

19. Approuvez-vous la réglementation relative aux fins autorisées du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR (art. 18) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Supprimer «non officiels», de manière à permettre l'analyse par des experts officiels et non officiels.		

20. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

21. Acceptez-vous que les données de l'enregistreur de mode de conduite puissent être détruites sans le consentement des personnes concernées aux fins de la mise au rebut du véhicule (art. 20) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

22. Acceptez-vous que quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doive expliquer clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation conformément à sa destination ainsi que la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite et en conserver l'attestation écrite pendant dix ans (art. 21) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Les mêmes cas de figure mais à titre privé doivent également être prévus.		

23. Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Il y a une légère ambiguïté entre l'alinéa 2 et l'alinéa 3b : le conducteur n'est pas tenu de surveiller le trafic, mais doit reprendre la conduite du véhicule dès qu'il s'aperçoit ou qu'il aurait dû s'apercevoir sur la base de circonstances manifestes que [...].		
Les obligations des conducteurs qui circulent en mode de conduite entièrement automatisé devraient être renforcées. L'al. 2 devrait être précisé dans le sens des explications. Selon les explications, l'écriture de message ne doit pas être autorisée. Cela ne ressort pas de l'art. 22, al. 2. Selon la formulation choisie, on peut plutôt en déduire qu'il suffit que le conducteur reste simplement prêt à reprendre lui-même le		

<p>contrôle du véhicule lorsqu'il y est invité. Les obligations des conducteurs après l'activation réussie d'un système d'automatisation devraient être clairement décrites. L'attention doit-elle être consacrée à la conduite du véhicule ou non ? Pour la police de la circulation, la mise en œuvre n'est guère possible avec la formulation actuelle. Pour les conducteurs aussi, il devrait être clair de savoir ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas.</p>
--

24. Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

25. Approuvez-vous les exigences générales concernant le parage automatisé, notamment le fait que celui-ci suppose qu'une case de stationnement déterminée ait été attribuée au véhicule (art. 25) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

26. Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parage automatisé (art. 26) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Qu'est-ce qu'on entend par "identifié et localisé" ? S'agit-il d'une surveillance humaine directe ?		

27. Approuvez-vous la réglementation concernant la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parage automatisé, notamment le fait que ces demandes doivent être déposées par le constructeur ou par une personne habilitée par celui-ci (art. 28) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Le requérant ne devrait pas être le constructeur du véhicule, mais l'exploitant du système de stationnement.		
Il n'est pas clair si la LCR est applicable à ces zones ou non.		

28. Approuvez-vous la réglementation concernant l'évaluation de la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parage automatisé (art. 29) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Même remarque s'agissant de l'application de la LCR.		

29. Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

30. Approuvez-vous la réglementation relative aux personnes qui procèdent au chargement ou au déchargement partiel de véhicules sans conducteur, notamment le fait que la personne qui décharge une partie du véhicule soit responsable de veiller à ce que le déchargement partiel n'ait pas d'effets préjudiciables sur le reste du chargement (art. 31) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Renvoyer aux obligations selon l'art. 30 LCR et l'art. 73 OCR.		

31. Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Al. 6 Le triangle de panne n'est pas nécessaire uniquement si l'opérateur n'est pas dans le véhicule.		
Selon l'art. 44 j et h, les infractions commises par les détenteurs selon l'art. 32 sont punissables. Les détenteurs peuvent être des personnes physiques ou morales. Il faut donc une base légale pour dénoncer des personnes morales, sans quoi les dispositions pénales correspondantes sont obsolètes.		

32. Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Il faut absolument définir le temps minimum de réaction de l'opérateur lorsqu'il y a un risque.		

33. Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

34. Approuvez-vous les exigences communes applicables à l'opérateur et à la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur, notamment les prescriptions relatives au permis de conduire, à la formation (spécifique) et au cours de perfectionnement (art. 35) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>L'opérateur et la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur doivent obligatoirement posséder permis de conduire autorisant la conduite de véhicules de la catégorie à laquelle appartient le véhicule sans conducteur, mais au moins la catégorie B, y compris pour les véhicules à vitesse réduite.</p> <p>Pour l'exécution policière, le contrôle de la capacité de conduire/de l'influence de l'alcool des opérateurs n'est ensuite que difficilement possible, car la surveillance s'effectue depuis le bureau. Afin de garantir les contrôles, il faudrait prévoir une base juridique pour les contrôles d'entreprise, à l'instar de l'OTR 1.</p>		

35. Acceptez-vous que, pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclue pas le poids du conducteur (art. 36) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

36. Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

37. Approuvez-vous la réglementation relative à la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne son contenu et le rapport que le requérant doit entretenir avec la Suisse (art. 39) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Les critères d'évaluation des demandes doivent encore être déterminées.		

38. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement et à l'évaluation de la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les preuves à apporter, l'obligation de solliciter l'autorisation du canton concerné (et de l'OFROU si les conditions d'utilisation s'étendent aux routes nationales), ainsi que le droit de l'armée, de l'OFT et de l'OFDF d'être entendus (art. 40) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

39. Acceptez-vous que la décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur soit notifiée aux destinataires visés à l'art. 41, let. a à d (art. 41) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

40. Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

41. Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

42. Approuvez-vous les différents éléments constitutifs d'une infraction (art. 44) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Il faut ajouter les possibilités de mesures administratives.

D'une part, il n'existe pas de norme pénale pour les entreprises en cas de dommages corporels dus à un système d'automatisation défectueux. Suite à un arrêt du TF, une telle norme a dû être ajoutée récemment à la LAO, par exemple pour l'application de la responsabilité du détenteur dans le domaine des amendes d'ordre. La référence à l'art. 11 CP dans le rapport explicatif ne devrait pas suffire. En outre, le rapport explicatif lui-même indique que la dénonciation des personnes morales ne peut pas être introduite au niveau de l'ordonnance (cf. p. 40 dernier paragraphe), raison pour laquelle le projet se limite à la dénonciation des personnes physiques. En conséquence, le rapport indique à juste titre qu'une base légale est nécessaire au niveau de la loi. Une responsabilité pénale au niveau de la loi pour les personnes morales qui souhaitent développer des systèmes d'automatisation et des véhicules équipés de systèmes d'automatisation et les autoriser à circuler sur la voie publique semble nécessaire. L'art. 44 introduit diverses infractions. Il s'agit pour tous de simples contraventions qui peuvent être punies d'une amende de 10'000 francs au maximum. Il ressort des explications qu'il s'agit de la violation d'obligations particulièrement importantes. Aucun délit analogue à l'art. 90 al. 2 LCR n'est prévu. Cela ne tient pas suffisamment compte, à notre avis, du potentiel de danger des actes punissables proposés dans le domaine de la conduite automatisée et n'est pas adéquat. Il s'agit par exemple du fait que les conducteurs ne reprennent pas le volant malgré la demande. Le rapport n'aborde pas non plus la question de savoir si une personne qui manipule des systèmes de conduite automatisés ou qui lance une cyberattaque contre ceux-ci est punissable. A cet égard, il convient de mentionner que l'art. 143bis CP (accès indu à un système informatique) prévoit certes une infraction, mais que celle-ci n'a aucun lien avec le danger encouru par les usagers de la route. A notre avis, il faudrait créer une infraction spéciale dans la LCR. Les

risques importants qui en découlent pour les autres usagers de la route ne devraient pas être laissés de côté. De plus, ces infractions ne devraient en aucun cas être conçues comme des délits mineurs ou des infractions aux règles de la contravention. En outre, il n'est pas clair si une applicabilité parallèle des dispositions pénales de la LCR est possible. Par exemple, si le véhicule n'est pas pris en charge malgré la demande et qu'un accident grave se produit. Est-ce que seul l'élément constitutif de la contravention s'applique ou également l'art. 90 LCR ? Le concours avec les infractions de la LCR devrait être expliqué (au moins dans le rapport explicatif). En outre, la possibilité de mesures administratives devrait être créée. Là encore, une réglementation au niveau de la loi serait nécessaire.

43. Approuvez-vous la disposition dérogatoire pour les cas d'espèce particuliers et la constitution d'un groupe de suivi par l'OFROU (art. 45) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Il faut impérativement veiller à une bonne coordination entre les cantons et l'OFROU, car d'elle dépend le succès de la mise en œuvre de cette ordonnance.

Dans les cantons les SAN, les services des ponts et chaussées, la police ainsi que l'aménagement du territoire doivent être parties prenantes.

2. Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière

44. Approuvez-vous le signal d'indication « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » et l'obligation de le placer au niveau de tous les accès aux aires de stationnement où le parcage automatisé est autorisé (art. 62, al. 8 et annexe 2, signal 4.91^{bis}) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

La question se pose de savoir ce qui indique pour quels types de véhicules la surface de stationnement correspondante est autorisée. Il convient d'examiner si un signal d'interdiction pour les piétons et les conducteurs de véhicules non autorisés est en outre nécessaire. Selon la loi et l'ordonnance, la circulation mixte n'est pas autorisée sur les aires de stationnement automatisées (les explications sont à cet égard en contradiction avec le texte de la loi et de l'ordonnance).

3. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

45. Acceptez-vous que les véhicules sans conducteur doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent annuel (art. 33, al. 2, let. a, ch. 5) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Après avoir recueilli suffisamment de données empiriques, il convient de réexaminer le changement de périodicité selon les règles actuellement en vigueur.

4. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière

46. Acceptez-vous qu'un véhicule sans conducteur doive disposer d'une autorisation des conditions d'utilisation pour que le permis de circulation et les plaques puissent être délivrés (art. 71, al. 1, let. f) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

47. Acceptez-vous que l'examen théorique de base porte désormais aussi sur la connaissance des systèmes d'automatisation et d'aide à la conduite (annexe 11, ch. 1.2, sous-ch. 1.2.4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

48. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1 ^{bis} et 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>On n'exige pas que l'élève conducteur parle la langue de l'expert, donc, dans certains cas, il sera difficile demander des explications et la mise en fonction des ces systèmes d'aide à la conduite. Inégalité de traitement entre les candidats qui parle la langue de l'expert et les autres candidats.</p> <p>Si l'on demande au candidat d'utiliser et maîtriser les systèmes d'aide à la conduite, il y aura inégalité de traitement entre les candidats qui se présentent sans le système.</p> <p>Ces éléments devraient être intégrés dans les cours de sensibilisation et dans les questions de l'examen théorique.</p>		

49. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1^{bis}, 2 et 3) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

On n'exige pas que l'élève conducteur parle la langue de l'expert, donc, dans certains cas, il sera difficile demander des explications et la mise en fonction des ces systèmes d'aide à la conduite. Inégalité de traitement entre les candidats qui parle la langue de l'expert et les autres candidats.

Si l'on demande au candidat de réaliser une manœuvre, tel qu'un parage, avec un système d'aide à la conduite, le temps manquant, l'on ne saura pas s'il maîtrise la même manœuvre sans le système d'aide à la conduite. Inégalité de traitement entre les candidats qui se présente avec ou sans le système.

Ces éléments devraient être intégrés dans les cours de sensibilisation et dans les questions de l'examen théorique.

50. Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique (de conduite) des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-sections B, ch. 1^{bis}, et D, ch. 1^{bis}) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

On n'exige pas que l'élève conducteur parle la langue de l'expert, donc, dans certains cas, il sera difficile demander des explications et la mise en fonction des ces systèmes d'aide à la conduite. Inégalité de traitement entre les candidats qui parle la langue de l'expert et les autres candidats.

Si l'on demande au candidat d'utiliser et maîtriser les systèmes d'aide à la conduite, il y aura inégalité de traitement entre les candidats qui se présente sans le système.

Ces éléments devraient être intégrés dans les cours de sensibilisation et dans les questions de l'examen théorique.



Genève, le 31 janvier 2024

Le Conseil d'Etat

364-2024

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
3003 Berne

Concerne : ouverture de la procédure de consultation concernant l'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et l'ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons au courrier du 18 octobre 2023 que vous nous avez transmis concernant le sujet cité sous rubrique et nous vous remercions de nous avoir consultés pour cet objet d'importance.

Nous avons pris connaissance des modifications juridiques proposées ainsi que des commentaires figurant dans les rapports explicatifs des deux ordonnances.

L'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) pose le cadre d'une réglementation à même de couvrir les premiers cas d'application de la conduite automatisée, avec effets directs sur nos infrastructures, dont les aires de stationnement. Elle permet aux cantons d'anticiper et de s'adapter, tant sur le plan légal que sur le plan technique, notamment concernant les contrôles subséquents. L'émergence imminente sur la voie publique d'une technologie à la maturité croissante nécessite des actions visant l'acceptation par la population de cette nouvelle technologie et de ses usages. Il conviendra de veiller aussi bien aux nouveaux comportements des utilisateurs des véhicules automatisés qu'à leur impact sur les autres usagers de la voie publique. En outre, c'est dans un esprit de continuité coopérative et inclusive que nous agissons sur le segment des nouveaux modèles commerciaux, tels que les services de bus à la demande.

Enfin, s'agissant de l'ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC), nous saluons les aides destinées à soutenir, de manière ciblée, les promoteurs de projets innovants contribuant au développement des systèmes automatisés à grande échelle.

Nous vous prions de trouver nos remarques et commentaires concernant les articles proposés dans les annexes jointes à ce courrier et tenons à souligner l'importance que revêtira une bonne coordination entre les cantons et l'OFROU pour garantir le succès de la mise en œuvre de ces ordonnances.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti-El Zayadi

Le président :



Antonio Hodgers

Annexes mentionnées

Copie à : svg@astra.admin.ch



Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA)

Questionnaire

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : République et canton de Genève Département de la santé et des mobilités Case postale 3964 1211 Genève 3
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 2 février 2024 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Ordonnance sur la conduite automatisée

1. Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant le projet ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il faut impérativement veiller à une bonne coordination entre les cantons et l'OFROU, car d'elle dépend le succès de la mise en œuvre de cette ordonnance.		

2. Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Dans un souci d'améliorer l'intelligibilité, les définitions devraient se référer aux classes applicables au niveau international selon la SAE J3016.		

4. Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

5. Acceptez-vous que le système d'automatisation doive maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, conformément à l'al. 2, et que ces exigences se fondent sur des réglementations et des normes internationales (art. 4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Acceptez-vous que l'immatriculation de véhicules sans conducteur se fonde sur les prescriptions techniques internationales relatives aux systèmes d'automatisation applicables au moment de la première mise en circulation, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV (art 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

7. Acceptez-vous que, sous certaines conditions, le DETEC puisse déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions concernant des systèmes d'automatisation (art. 6) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

Les accidents ayant uniquement occasionné des dommages matériels peuvent également représenter un danger. Il ne faut pas partir du principe qu'ils sont inclus dans la let. c.

8. Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

9. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation ne puissent plus être utilisés si le système de gestion associé n'est plus actualisé, et que cela entraîne l'immobilisation des véhicules sans conducteur (art. 8) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

10. Approuvez-vous la réglementation relative à la remise du manuel d'utilisation et au devoir d'information concernant l'enregistreur de mode de conduite (art. 9) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

L'obligation d'information concernant les manuels d'utilisation est opportune.

11. Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

On peut supposer que cela doit être confirmé activement. Les exigences de comportement doivent être intégrées dans l'OCA.

12. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient en règle générale soumis à la réception par type (art. 11) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Les autorités d'immatriculation doivent obligatoirement avoir accès aux réceptions par type.		

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

14. Approuvez-vous la réglementation relative à la vérification de la conformité pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 13) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

15. Approuvez-vous le principe des notifications obligatoires pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 14) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
La question est de savoir si la notification spontanée fonctionnera. L'obligation de déclaration à la police doit être obligatoire en cas d'accidents impliquant des véhicules en mode de conduite automatisée.		

16. Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Le véhicule doit être retiré de la circulation jusqu'à ce que le contrôle subséquent ait été effectué.		

17. Approuvez-vous les précisions apportées concernant l'application des clauses de sauvegarde des accords internationaux pour les véhicules équipés de systèmes d'automatisation (art. 16) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

18. Acceptez-vous que les cantons ne soient pas autorisés à déléguer les contrôles subséquents de véhicules sans conducteur à des entreprises ou à des organisations privées, mais qu'ils puissent demander que certaines vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise reconnu par l'OFROU ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule (art. 17) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

19. Approuvez-vous la réglementation relative aux fins autorisées du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR (art. 18) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Supprimer «non officiels», de manière à permettre l'analyse par des experts officiels et non officiels.		

20. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

21. Acceptez-vous que les données de l'enregistreur de mode de conduite puissent être détruites sans le consentement des personnes concernées aux fins de la mise au rebut du véhicule (art. 20) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

22. Acceptez-vous que quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doive expliquer clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation conformément à sa destination ainsi que la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite et en conserver l'attestation écrite pendant dix ans (art. 21) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

23. Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

24. Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

25. Approuvez-vous les exigences générales concernant le parcage automatisé, notamment le fait que celui-ci suppose qu'une case de stationnement déterminée ait été attribuée au véhicule (art. 25) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

26. Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parcage automatisé (art. 26) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

27. Approuvez-vous la réglementation concernant la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé, notamment le fait que ces demandes doivent être déposées par le constructeur ou par une personne habilitée par celui-ci (art. 28) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Le requérant ne devrait pas être le constructeur du véhicule, mais l'exploitant du système de stationnement.		

28. Approuvez-vous la réglementation concernant l'évaluation de la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé (art. 29) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

29. Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

30. Approuvez-vous la réglementation relative aux personnes qui procèdent au chargement ou au déchargement partiel de véhicules sans conducteur, notamment le fait que la personne qui décharge une partie du véhicule soit responsable de veiller à ce que le déchargement partiel n'ait pas d'effets préjudiciables sur le reste du chargement (art. 31) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

	Renvoyer aux obligations selon l'art. 30 LCR et l'art. 73 OCR.
--	--

31. Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

32. Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

33. Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

34. Approuvez-vous les exigences communes applicables à l'opérateur et à la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur, notamment les prescriptions relatives au permis de conduire, à la formation (spécifique) et au cours de perfectionnement (art. 35) ?		
---	--	--

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
------------------------------	---	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

L'opérateur et la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur doivent obligatoirement posséder au moins la catégorie B, y compris pour les véhicules à vitesse réduite.

35. Acceptez-vous que, pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclue pas le poids du conducteur (art. 36) ?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

36. Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Les critères d'évaluation des demandes doivent encore être concrétisés.		

37. Approuvez-vous la réglementation relative à la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne son contenu et le rapport que le requérant doit entretenir avec la Suisse (art. 39) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

38. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement et à l'évaluation de la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les preuves à apporter, l'obligation de solliciter l'autorisation du canton concerné (et de l'OFROU si les conditions d'utilisation s'étendent aux routes nationales), ainsi que le droit de l'armée, de l'OFT et de l'OFDF d'être entendus (art. 40) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

39. Acceptez-vous que la décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur soit notifiée aux destinataires visés à l'art. 41, let. a à d (art. 41) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

40. Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

41. Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

42. Approuvez-vous les différents éléments constitutifs d'une infraction (art. 44) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Il faut ajouter les possibilités de mesures administratives.		

43. Approuvez-vous la disposition dérogatoire pour les cas d'espèce particuliers et la constitution d'un groupe de suivi par l'OFROU (art. 45) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

2. Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière

44. Approuvez-vous le signal d'indication « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » et l'obligation de le placer au niveau de tous les accès aux aires de stationnement où le parcage automatisé est autorisé (art. 62, al. 8 et annexe 2, signal 4.91 ^{bis}) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

--	--

3. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

45. Acceptez-vous que les véhicules sans conducteur doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent annuel (art. 33, al. 2, let. a, ch. 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Après avoir recueilli suffisamment de données empiriques, il convient de réexaminer le changement de périodicité selon les règles actuellement en vigueur.		

4. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière

46. Acceptez-vous qu'un véhicule sans conducteur doive disposer d'une autorisation des conditions d'utilisation pour que le permis de circulation et les plaques puissent être délivrés (art. 71, al. 1, let. f) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

47. Acceptez-vous que l'examen théorique de base porte désormais aussi sur la connaissance des systèmes d'automatisation et d'aide à la conduite (annexe 11, ch. 1.2, sous-ch. 1.2.4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

48. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1 ^{bis} et 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

--	--

49. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1^{bis}, 2 et 3) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

50. Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique (de conduite) des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-sections B, ch. 1^{bis}, et D, ch. 1^{bis}) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :



Ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC)

Questionnaire

(structuré selon la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : République et canton de Genève Département de la santé et des mobilités
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 2 février 2024 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

Ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC)

1. Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant cette nouvelle ordonnance ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Nous saluons les aides destinées à soutenir, de manière ciblée, les promoteurs de projets innovants contribuant au développement des systèmes automatisés à grande échelle.		
2. Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Approuvez-vous l'art. 2 et les exigences concernant les projets pour lesquels une demande d'aide financière peut être déposée ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Approuvez-vous les prescriptions relatives à la demande d'aide financière (art. 3) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : (al.4)		
<p>Quelles conséquences si une autorisation ayant fait l'objet d'une garantie écrite venait en définitive à ne pas être octroyée ou venait à être annulée en justice ? Est-ce que la responsabilité de l'Etat pourrait être engagée en raison de la perte du financement concerné ? Il est important que la responsabilité du canton ne puisse pas être engagée en raison de ces garanties.</p>		

5. Acceptez-vous que l'OFROU puisse proposer des thèmes prioritaires (art. 4) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Approuvez-vous la possibilité de recourir à des experts pour l'examen des demandes (art. 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Le canton pourra proposer des experts selon les besoins.		

7. Approuvez-vous la réglementation relative à la décision d'octroi d'une aide financière (art. 6) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

8. Approuvez-vous l'ordre de priorité défini et la procédure à suivre en cas de demandes trop nombreuses (art. 7) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

9. Approuvez-vous la réglementation relative aux coûts imputables (art. 8) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

10. Approuvez-vous la réglementation relative au calcul de l'aide financière (art. 9) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

11. Approuvez-vous la réglementation relative aux aides financières ultérieures provenant d'autres sources (art. 10) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

12. Approuvez-vous la réglementation relative au versement de l'aide financière (art. 11) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la prolongation du délai de mise en

œuvre des projets (art. 12) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

14. Approuvez-vous la réglementation relative à la publication des informations concernant les projets subventionnés (art. 13) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti, chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

envoi par courriel à : svg@astra.admin.ch

Delémont, le 16 janvier 2024

Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC)
Ouverture de la procédure de consultation
Position du Canton du Jura

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 18 octobre 2023, vous avez invité les gouvernements cantonaux à prendre position sur les deux projets mentionnés sous rubrique. Le Canton du Jura vous remercie de la possibilité ainsi offerte.

Concernant les modifications juridiques proposées ainsi que les commentaires figurant dans les deux rapports explicatifs, la position du Gouvernement jurassien est présentée dans les deux questionnaires du dossier de consultation transmis en annexe.

Le Gouvernement vous prie de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Rosalie Beuret Siess
Présidente




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Annexes : ment.



Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) Questionnaire

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur :

République et Canton du Jura

Par son Gouvernement

2, Rue de l'Hôpital

2800 Delémont

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 2 février 2024 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Ordonnance sur la conduite automatisée

1. Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant le projet ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Il faut impérativement veiller à une bonne coordination entre les cantons et l'OFROU, car d'elle dépend le succès de la mise en œuvre de cette ordonnance.

2. Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

3. Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

5. Acceptez-vous que le système d'automatisation doive maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, conformément à l'al. 2, et que ces exigences se fondent sur des réglementations et des normes internationales (art. 4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Acceptez-vous que l'immatriculation de véhicules sans conducteur se fonde sur les prescriptions techniques internationales relatives aux systèmes d'automatisation applicables au moment de la première mise en circulation, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV (art 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

7. Acceptez-vous que, sous certaines conditions, le DETEC puisse déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions concernant des systèmes d'automatisation (art. 6) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Les accidents ayant uniquement occasionné des dommages matériels peuvent		

	également représenter un danger. Il ne faut pas partir du principe qu'ils sont inclus dans la let. c.
--	---

8. Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

9. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation ne puissent plus être utilisés si le système de gestion associé n'est plus actualisé, et que cela entraîne l'immobilisation des véhicules sans conducteur (art. 8) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

10. Approuvez-vous la réglementation relative à la remise du manuel d'utilisation et au devoir d'information concernant l'enregistreur de mode de conduite (art. 9) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
L'obligation d'information concernant les manuels d'utilisation est opportune.		

11. Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
On peut supposer que cela doit être confirmé activement. Les exigences de comportement doivent être intégrées dans l'OCA.		

12. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient en règle générale soumis à la réception par type (art. 11) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Les autorités d'immatriculation doivent obligatoirement avoir accès aux réceptions par type.		

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

14. Approuvez-vous la réglementation relative à la vérification de la conformité pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 13) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

15. Approuvez-vous le principe des notifications obligatoires pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 14) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

16. Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Le véhicule doit être retiré de la circulation jusqu'à ce que le contrôle subséquent ait été effectué.		

17. Approuvez-vous les précisions apportées concernant l'application des clauses de sauvegarde des accords internationaux pour les véhicules équipés de systèmes d'automatisation (art. 16) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

18. Acceptez-vous que les cantons ne soient pas autorisés à déléguer les contrôles subséquents de véhicules sans conducteur à des entreprises ou à des organisations privées, mais qu'ils puissent demander que certaines vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise reconnu par l'OFROU ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule (art. 17) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

19. Approuvez-vous la réglementation relative aux fins autorisées du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR (art. 18) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Supprimer «non officiels», de manière à permettre l'analyse par des experts officiels et non officiels.		

20. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

21. Acceptez-vous que les données de l'enregistreur de mode de conduite puissent être détruites sans le consentement des personnes concernées aux fins de la mise au rebut du véhicule (art. 20) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

22. Acceptez-vous que quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doit expliquer clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation conformément à sa destination ainsi que la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite et en conserver l'attestation écrite pendant dix ans (art. 21) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

23. Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

24. Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

25. Approuvez-vous les exigences générales concernant le parcage automatisé, notamment le fait que celui-ci suppose qu'une case de stationnement déterminée ait été attribuée au véhicule (art. 25) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

--	--

26. Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parcage automatisé (art. 26) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

27. Approuvez-vous la réglementation concernant la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé, notamment le fait que ces demandes doivent être déposées par le constructeur ou par une personne habilitée par celui-ci (art. 28) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Le requérant ne devrait pas être le constructeur du véhicule, mais l'exploitant du système de stationnement.		

28. Approuvez-vous la réglementation concernant l'évaluation de la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé (art. 29) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

29. Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

30. Approuvez-vous la réglementation relative aux personnes qui procèdent au chargement ou au déchargement partiel de véhicules sans conducteur, notamment le fait que la personne qui décharge une partie du véhicule soit responsable de veiller à		
--	--	--

ce que le déchargement partiel n'ait pas d'effets préjudiciables sur le reste du chargement (art. 31) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Renvoyer aux obligations selon l'art. 30 LCR et l'art. 73 OCR		

31. Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

32. Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il faut absolument définir le temps de réaction		

33. Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

34. Approuvez-vous les exigences communes applicables à l'opérateur et à la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur, notamment les prescriptions relatives au permis de conduire, à la formation (spécifique) et au cours de perfectionnement (art. 35) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'opérateur et la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur doivent obligatoirement posséder au moins la catégorie B, y compris pour les véhicules à vitesse réduite		

35. Acceptez-vous que, pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclue pas le poids du conducteur (art. 36) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

36. Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

37. Approuvez-vous la réglementation relative à la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne son contenu et le rapport que le requérant doit entretenir avec la Suisse (art. 39) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

38. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement et à l'évaluation de la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les preuves à apporter, l'obligation de solliciter l'autorisation du canton concerné (et de l'OFROU si les conditions d'utilisation s'étendent aux routes nationales), ainsi que le droit de l'armée, de l'OFT et de l'OFDF d'être entendus (art. 40) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

39. Acceptez-vous que la décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur soit notifiée aux destinataires visés à l'art. 41, let. a à d (art. 41) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

40. Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

41. Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

42. Approuvez-vous les différents éléments constitutifs d'une infraction (art. 44) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Il faut ajouter les possibilités de mesures administratives.		

43. Approuvez-vous la disposition dérogatoire pour les cas d'espèce particuliers et la constitution d'un groupe de suivi par l'OFROU (art. 45) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Il faut impérativement veiller à une bonne coordination entre les cantons et l'OFROU, car d'elle dépend le succès de la mise en œuvre de cette ordonnance.		

2. Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière

44. Approuvez-vous le signal d'indication « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » et l'obligation de le placer au niveau de tous les accès aux aires de stationnement où le parcage automatisé est autorisé (art. 62, al. 8 et annexe 2, signal 4.91 ^{bis}) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

45. Acceptez-vous que les véhicules sans conducteur doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent annuel (art. 33, al. 2, let. a, ch. 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière

46. Acceptez-vous qu'un véhicule sans conducteur doive disposer d'une autorisation des conditions d'utilisation pour que le permis de circulation et les plaques puissent être délivrés (art. 71, al. 1, let. f) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

47. Acceptez-vous que l'examen théorique de base porte désormais aussi sur la connaissance des systèmes d'automatisation et d'aide à la conduite (annexe 11, ch. 1.2, sous-ch. 1.2.4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

48. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1 ^{bis} et 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

49. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1^{bis}, 2 et 3) ?

 OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

50. Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique (de conduite) des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-sections B, ch. 1^{bis}, et D, ch. 1^{bis}) ?

 OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

FDP.Die Liberalen, Postfach, 3001 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation

Bern, 5. Februar 2024 / MD
AFV/ÖStFV

Elektronischer Versand: svg@astra.admin.ch

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

FDP.Die Liberalen erachtet die vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen als wichtigen Schritt auf dem Weg zum Einsatz automatisierter Fahrzeuge (AF) in der Schweiz. Die FDP setzt sich für gute Rahmenbedingungen ein, damit die Schweiz, die bei der Entwicklung von AF Pionierarbeit geleistet hat, auch in der nun beginnenden Phase der kommerziellen Umsetzung an der Spitze bleibt. Geeignete Rahmenbedingungen tragen dazu bei, dass sich die positive Dynamik weiter entfaltet und die Wertschöpfung nicht ins Ausland abwandert.

Vor diesem Hintergrund beurteilt die FDP die vom Bundesrat vorgeschlagene Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und die Verordnung über Finanzhilfen zur Förderung innovativer Lösungen im Strassenverkehr (ÖStFV) mehrheitlich positiv. Einzelne Bestimmungen (gemäss untenstehender Auflistung) schöpfen aus unserer Sicht den gesetzlichen Spielraum zu wenig aus oder führen zu einer Überregulierung. Wir beantragen deshalb, folgende Bestimmungen anzupassen

- Art. 11 AFV führt im Ergebnis zu einem Verbot von schweizerischen Einzelgenehmigungen im Bereich des automatisierten Fahrens und nimmt damit eine Beeinträchtigung des Wirtschaftsstandortes Schweiz in Kauf. Das europäische Recht lässt europäische und nationale Einzelgenehmigungen zu. Aus Sicht der FDP müssen Schweizerische Einzelzulassungen möglich bleiben.
- Art. 17 Abs. 1 AFV: Es ist für die FDP nicht nachvollziehbar, weshalb die Möglichkeit (zur Entlastung der kantonalen Zulassungsbehörden), die Nachprüfung von Motorfahrzeugen an private Unternehmen auszulagern, im Bereich der AF nicht gelten soll. Eine Ungleichbehandlung gegenüber herkömmlichen Motorfahrzeugen birgt die Gefahr, dass allfällige private Initiativen im Bereich der AF unterlaufen werden. Aus Sicht der FDP sollte die Möglichkeit einer Auslagerung auch für AF bestehen.
- Art. 21 AFV: Es darf angenommen werden, dass sich vernünftige Menschen im eigenen Interesse mit den Fahrzeugfunktionen vertraut machen, bevor sie sich ans Steuer setzen. Eine übervorsichtige Überregulierung sollte vermieden werden. Die vorgesehene Regelung in Art. 21, wonach die Informationspflicht bei automatisierten Fahrzeugen weiter gehen soll als bei herkömmlichen Fahrzeugen, erscheint auch

insofern inkonsequent, als es die Polizei nicht interessiert, ob der Käufer z.B. weiss, wie das Assistenzsystem oder das Nebellicht funktioniert. Die FDP ist der Ansicht, dass von einer zu vorsichtigen Überregulierung abgesehen werden sollte.

- Art. 44 AFV: Aus Sicht der FDP sollten nur dann neue Straftatbestände geschaffen werden, wenn diese nicht bereits durch die bestehenden Strafbestimmungen des StGB und des SVG abgedeckt sind. Doppelspurigkeiten im Bereich der FDV erwecken den Eindruck einer „Kriminalisierung“ neuer Technologien. Eine solche Regelung entspricht nicht der bisherigen Haltung der Schweiz im Bereich AF, die mit realistischen Risikoabwägungen in den Pilotversuchen gute Rahmenbedingungen geboten hat.
- Art 31 Abs. 1 AFV: Die Bestimmung ist aus Sicht der FDP entbehrlich. Bereits heute ist jene Person, welche den Ladevorgang selber ausführt oder ausführen lässt, für die sichere Ladung verantwortlich. Das ändert sich auch bei führerlosen Fahrzeugen nicht.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse
FDP.Die Liberalen
Der Präsident



Thierry Burkart
Ständerat

Der Generalsekretär



Jon Fanzun

Beilagen

-



GRÜNE Schweiz

Urs Scheuss
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch
031 326 66 04

Bundesamt für Strassen

3003 Bern

per Mail an: svg@astra.admin.ch

Bern, 2. Februar 2023

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zu den beiden Verordnungen über das automatisierte Fahren und über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen eingeladen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns dazu zu äussern.

Die GRÜNEN lehnen die Vorlagen in dieser Form ab und weisen sie zurück. Aus Sicht der GRÜNEN sollte endlich eine breite Diskussion stattfinden über die Chancen und Risiken des automatisierten Fahrens. Je nach Ausgestaltung kann die Automatisierung zu einer Verkehrsreduktion oder aber zu Mehrverkehr führen. Mit der vorgesehenen etappenweisen Einführung nach technischen Möglichkeiten verpasst es die Gesellschaft, das automatisierte Fahren nach klaren Vorgaben und Zielsetzungen zu regeln.

Das automatisierte Fahren birgt hohe Sicherheitsrisiken, von denen Menschen, die im Mischverkehr mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind, besonders betroffen sind, also jene, die den grössten Beitrag zu einer klimafreundlichen Mobilität leisten. Automatisiertes Fahren hat zudem ein grosses Potential, Mehrverkehr zu erzeugen und die Zersiedelung der Landschaft voranzutreiben, weil durch die Möglichkeit andere Tätigkeiten während dem Autofahren auszuüben, längere Wege etwa zum Pendeln, zum Einkaufen oder für Freizeitaktivitäten attraktiver werden. Die vorgeschlagenen Vorschriften schliessen alle diese negativen Folgen des automatisierten Fahrens nicht aus. Deshalb ist der Entwurf grundlegend zu überarbeiten.

Aus Sicht der GRÜNEN müssen das automatisierte Fahren ebenso wie die Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen einen Beitrag leisten für eine sichere und umweltfreundliche Mobilität. Die Vorschriften für das automatisierte Fahren und die Fördermassnahmen sollen die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigen, sondern vielmehr verbessern. Die objektive und subjektive Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs muss daher beim automatisierten Fahren höchste Priorität haben. Der Fuss- und Veloverkehr soll dazu prioritär behandelt werden und flankierend deutlich mehr Platz im Strassenraum erhalten. Ebenso sollen Wohnquartiere, Ortsdurchfahrten etc. vor unerwünschtem Durchgangsverkehr geschützt werden.

Automatisiertes Fahren soll zudem dazu beitragen den motorisierten Verkehr zu reduzieren, sowohl beim Fahrzeugbestand als auch bei den gefahrenen Kilometern. Die Fahrzeuge sollen dank Automatisierung zeitlich und räumlich besser ausgelastet werden. Die Vorschriften und die Förderung sind so zu gestalten, dass Fahrzeuge künftig hauptsächlich geteilt genutzt werden (Carsharing, Carpooling) und das Privatauto zur Ausnahme wird. Die Automatisierung soll damit auch dazu

genutzt werden, die Strassen- und Parkierungsinfrastruktur für Autos zu reduzieren. Die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr soll keinesfalls weiter ausgebaut werden. Automatisierte Fahren kann zudem auch eine sinnvolle Ergänzung des öffentlichen Verkehrs, etwa auf wenig frequentierten Strecken, sein. Das öV-Angebot soll dabei aber nicht konkurrenziert werden.

Besonders problematisch ist aus Sicht der GRÜNEN der Anwendungsfall, bei welchem das Automatisierungssystem gewisse Streckenabschnitten selbständig zurücklegt, ohne dauernd von der fahrzeugführenden Person überwacht zu werden, die Person aber weiterhin jederzeit die Fahrzeugbedienung übernehmen muss, sobald das Automatisierungssystem erkennt, dass es an seine Grenzen kommt oder sobald die fahrzeugführende Person erkennen müsste, dass die Voraussetzungen für eine sichere Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist. Dadurch werden hochgefährliche Situationen provoziert, bei denen die zuvor abgelenkte fahrzeugführende Person innert kürzester Zeit sich voll auf das Fahrzeug und den Verkehr konzentrieren muss. Sollte an der Vorlage festgehalten werden, ist auf diesen Anwendungsfall zu verzichten.

Als positiv beurteilen die GRÜNEN den Verzicht auf den Anwendungsfall der führerlosen Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedrigen Geschwindigkeiten, für die die Fahrtstrecken nicht festgelegt werden müssen und die ohne Beaufsichtigung durch Operator*innen verkehren dürfen (z.B. kleine Lieferroboter). Dieser Anwendungsfall würde – falls die entsprechenden Fahrzeuge auf den Fussverkehrsflächen verkehren dürften – zu einer weiteren Einschränkung des Fussverkehrs führen. Auf diesen Anwendungsfall soll aus Sicht der GRÜNEN nicht nur derzeit, sondern grundsätzlich verzichtet werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und die in diesem Sinne grundlegende Überarbeitung der Vorlage. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli
Präsident



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesrat Albert Rösti

Elektronisch an:
svg@astra.admin.ch

Bern, 29. Januar 2024

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Aus Sicht der SVP ist die zunehmende Automatisierung des Strassenverkehrs zu unterstützen. Damit soll die Effizienz des gesamten Verkehrssystems und die Verkehrssicherheit erhöht werden, was sowohl der Wirtschaft als auch der Umwelt nützt und gleichzeitig die Kapazität des bestehenden Strassennetzes erhöht. Der motorisierte Individualverkehr und der Güterverkehr auf der Strasse werden somit für die Zukunft fit gemacht. Der Datenschutz muss dabei in allen Anwendungen zwingend gewährleistet sein. Staatliche Finanzhilfen zur Förderung des automatisierten Fahrens lehnt die SVP ab.

Die SVP anerkennt die grossen Herausforderungen, die sich im Zuge des Übergangs von den bisher bekannten Assistenzsystemen zu den Automatisierungssystemen den Schweizer Behörden stellen. Die Schweiz muss hier mit der internationalen Entwicklung Schritt halten und für alle Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft und insbesondere den Tourismus eine **zeitgemässe Mobilität** gewährleisten können. In allen genannten Bereichen ist die Automatisierung von Fahrzeugen zu begleiten und schliesslich auf dem vom Bundesrat vorgezeichneten Verordnungsweg zuzulassen.

Die **Zuständigkeit der Kantone** für die Prüfung der Fahrzeuge vor der Zulassung sowie die Erteilung der Fahrzeugausweise und der Kontrollschilder soll auf jeden Fall beibehalten werden. Zudem begrüsst die SVP, dass die Kantone neu ebenfalls für die Genehmigung des Einsatzbereiches von führerlosen Fahrzeugen zuständig sein sollen. Die örtlichen Gegebenheiten und die Anliegen der lokalen Bevölkerung können von den kantonalen Behörden am besten beurteilt werden. Dasselbe gilt für die Freigabe von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren.

Ein weiterer Bereich betrifft den **Datenschutz**. Nicht nur bei der Zulassung, sondern auch bei bereits im Markt befindlichen Produkten wird es wichtig sein, dass der Datenschutz laufend überprüft wird. Gemäss den Angaben des Bundesrates ist die Schweiz dabei eine Marktüberwachung aufzubauen, die mit der technologischen Entwicklung Schritt halten kann. Die SVP steht diesem Vorgehen grundsätzlich positiv gegenüber. Der Bund muss jedoch noch im Detail aufzeigen, wie die Transparenz dieser Marktüberwachung geregelt und kontrolliert wird.

Um mit der rasanten technischen Entwicklung Schritt zu halten, wird es unumgänglich sein, dass Schweizer Behörden im Bereich des automatisierten Fahrens laufend **internationale Normen und Regulierungen** übernehmen. Insbesondere bei den Typengenehmigungen von serienmässig hergestellten Motorfahrzeugen, die schon heute nicht von Schweizer Behörden ausgestellt werden können. Die SVP behält sich jedoch vor, gegebenenfalls zu intervenieren, sollten die Rechte der Schweizer Bürgerinnen und Bürger zu stark eingeschränkt werden, beispielsweise im Bereich des Datenschutzes.

Die **Finanzhilfen** zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen sind aus Sicht der SVP unnötig. Zwar wird im Erläuternden Bericht zurecht darauf hingewiesen, dass bei der Entwicklung neuer Produkte generell ein weiter Weg von der Idee bis hin zur Marktreife zurückzulegen ist. Die Kapitalisierung innovativer Ideen und Projekte ist jedoch grundsätzlich Aufgabe des freien Marktes. Der Bereich des automatisierten Fahrens stellt aus Sicht der SVP diesbezüglich keine Ausnahme dar, weshalb sie staatliche Subventionen ablehnt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse

Zentralsekretariat / Secrétariat central

Theaterplatz 4, 3011 Bern

Postfach / Case postale, 3001 Bern

Tel. 031 329 69 69 / cecile.heim@spschweiz.ch

www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

An
Bundesamt für Strassen ASTRA
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen
Per Mail an: svg@astra.admin.ch

Bern, 24. Januar 2024

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV): Stellungnahme der SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Teilnahme an der obenstehenden Vernehmlassung. Gerne unterbreiten wir Ihnen die folgende Stellungnahme.

Die Entwicklungen der Digitalisierung und Technologie im Bereich Verkehr sind dermassen fortgeschritten, dass die Einführung des automatisierten Fahrens (auch autonomes Fahren genannt) nur eine Frage der Zeit ist. In diesem Sinn hat die Bundesversammlung die Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes im März 2023 gutgeheissen, die dem Bundesrat die Kompetenz einräumt, bestimmte Anwendungsfälle des automatisierten Fahrens zu regeln. Darauf hat das UVEK die Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und die Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) ausgearbeitet.

Die AFV soll die Zulassung und die Verwendung von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem sowie die damit verbundenen Aspekte des Datenschutzes regeln. Erfasst werden einerseits Fahrzeuge, die nach wie vor eine fahrzeugführende Person benötigen,

aber gewisse Streckenabschnitte selbstständig zurücklegen können, ohne dauernd von der fahrzeugführenden Person überwacht werden zu müssen. Andererseits werden Fahrzeuge erfasst, die so konzipiert sind, dass sie ganz ohne fahrzeugführende Person verkehren können. Bei solchen Fahrzeugen muss die Strecke, auf der sie verkehren dürfen, vorgängig festgelegt und durch die zuständige Behörde freigegeben werden. Zudem müssen solche Fahrzeuge durch einen sogenannten Operator oder eine Operatorin beaufsichtigt werden. Ebenfalls geregelt werden soll das automatisierte Parkieren. Dabei soll das Manövrieren der Fahrzeuge innerhalb von Parkierungsflächen, die vom übrigen Verkehr abgegrenzt sind, ermöglicht werden, ohne dass sich eine Person im Fahrzeug befindet. Die Parkierungsflächen, innerhalb denen dies möglich sein soll, müssen durch die zuständigen Behörden bewilligt werden.

Mit der ÖStFV soll die Möglichkeit der Einreichung eines Finanzierungsgesuches für ein bestimmtes Vorhaben geschaffen und das Verfahren zur Einreichung und Beurteilung eines Finanzierungsgesuches geregelt werden. Möchte das ASTRA besondere Innovationen fördern, für die es mögliche Pilot- und Demonstrationsanlagen oder Projekte zur Erprobung neuer technologischer Entwicklungen geben könnte, so kann es Themenschwerpunkte vorschlagen, zu denen Gesuche besonders erwünscht sind.

Grundsätzlich begrüsst die SP Schweiz die Absicht des UVEKs, die Regelung des automatisierten Fahrens frühzeitig aufzunehmen. Gleichzeitig bedauern wir, dass weder flankierenden Massnahmen der Verkehrslenkung noch obligatorische Ausbildungen für Fahrer.innen oder eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs vorgesehen sind. Zudem können wir der AFV nur zustimmen, wenn weder die Verkehrssicherheit geschwächt noch der Langsamverkehr gestört oder verhindert wird. Das automatisierte Fahren muss zwingend einen Beitrag zur Verkehrsreduktion, weniger Strasseninfrastruktur, lückenloser Verkehrssicherheit und einem ungestörten Langsamverkehr leisten. Ist dies nicht der Fall, ist das automatisierte Fahren abzulehnen. Untenstehend finden Sie unsere Erläuterungen zu unseren wichtigsten Anliegen, Vorschläge und Argumente; für weitere Informationen verweisen wir Sie gerne auf den respektiven Fragebogen.

Bei der Einführung des automatisierten Fahrens sollten aus Sicht der SP Schweiz die Sicherheit und das umweltschonende Verkehren im Vordergrund stehen. Die umweltfreundlichste Art sich fortzubewegen, ist und bleibt der Langsamverkehr. Aus diesem Grund bestehen wir darauf, dass der Langsamverkehr nicht durch das automatisierte Fahren gestört werden darf. Wir lehnen somit die Genehmigung von führerlosen Fahrzeugen mit geringen Dimensionen und tiefen Geschwindigkeiten (sogenannte Lieferroboter) ab. Andererseits fordern wir, dass Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem ohne Anwesenheit einer fahrzeugführenden Person ausschliesslich auf Autobahnen, Autostrassen oder Nebenstrassen ohne Langsamverkehr fahren dürfen. Zudem dürften alle Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem weder auf Fahrradspuren noch auf Trottoirs oder Gehwege verkehren. Schliesslich muss in der AFV sichergestellt werden, dass die Einführung des automatisierten Fahrens nicht zu mehr Verkehr, Verkehrsfläche und Bodenverschleiss führt. Zudem scheint uns die vorliegende Einführung des automatisierten Fahrens ungenügend, um es umweltschonend auszugestalten. Daher beantragen wir, dass die ÖStFV so ergänzt werden soll, dass sie

neuartige, umweltschonende und verkehrsmindernde Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen fördern soll. Denn ohne starke staatliche Lenkung führt das automatisierte Fahren unter anderem zu Mehrverkehr und Zersiedelung: durch die Möglichkeit andere Tätigkeiten während dem Autofahren auszuüben, werden längere Wege attraktiver. Auch das Problem der drohenden Leerfahrten mit vollautomatisierten Fahrzeugen muss mittels Massnahmen vorausschauend angegangen werden. So müssen regulative Leitplanken gesetzt werden, damit die Automatisierung zu einer stärker kollektiv geprägten Nutzung der Verkehrsmittel führt. Wird dies verpasst, wird das Autofahren mit automatisierten Systemen gegenüber dem kollektiven Verkehr deutlich attraktiver, was den Umwelt- und Verkehrszielen der Schweiz diametral entgegenstehen würde. Schliesslich soll die Automatisierung dazu genutzt werden, die Strassen- und Parkierungsinfrastruktur für Autos zu reduzieren und die Verkehrsplanung zu optimieren.

Unseres Erachtens müsste die AFV flankierende Massnahmen der Verkehrslenkung enthalten, um sicherzustellen, dass sie nicht zu mehr Verkehr führt. So müssten die Gemeinden ein Mitspracherecht bei der Bestimmung von Strecken haben, bei denen das automatisierte Fahren erlaubt werden soll. Dies mit dem Ziel, dass Wohnquartiere oder Ortsdurchfahrten vor verkehrsplanerisch unerwünschten Durchgangsverkehr geschützt werden kann.

Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass mit dem automatisierten Fahren nicht mehr die Fahrzeuglenkende Person, sondern das Fahrzeug sich selbst mit Hilfe von Navigationssystemen lenkt. Heute navigieren wir mit Hilfe von GPS oder Google Maps und weitere private, digitale Navigationsplattformen. Die lenkende Person hat aber die Verantwortung, um die Verkehrsregeln und dem entsprechenden Navigationssystem zu befolgen. In Zukunft werden autonome Fahrzeuge komplett auf Basis von Navigationssystemen fahren. Sensoren unterstützen dabei das Fahrzeug bei der Wahrnehmung des unmittelbaren Verkehrsumfeldes. Wenn die Datengrundlage für diese Navigationssysteme bei den privaten Anbietern liegt, werden Daten von Signalisationsänderungen nur langsam implementiert. Private Anbieter beziehen diese Daten teils schon beim Staat (Open Data), die Implementierung dauert aber lange. Wären solche Datenkataloge verbindlich durch den Staat organisiert (Astra / BAV via Swisstopo), könnten die Implementierungen planbarer geschehen. Private Navigationssystem hätten verbindlich diese Daten in einem von der Verwaltung definierten Zeitraum in ihre Systeme anzupassen. Dadurch könnten temporäre Sperrungen oder Signalisationsänderungen aufgrund von Unfällen, Baustellen oder Veranstaltungen vereinfacht umgesetzt werden und der Verkehr besser gelenkt werden. Denn Signalisationsänderungen könnten zeitgleich von der bewilligenden Behörde in der realen Welt wie auch digital umgesetzt werden. Wenn staatliche Daten unmittelbar von den Navigationssystemen übernommen werden, wäre eine Verkehrslenkung durch eine staatliche oder kantonale Stelle – sozusagen eine Verkehrsleitstelle – denkbar. Dadurch könnte der Verkehrsfluss verbessert, Städte von Verkehr entlastet und Stau verhindert werden, ohne dass ein weiterer, teurer Infrastrukturausbau nötig wäre (siehe spezifische Anträge im Fragebogen).

Des Weiteren ist es für uns unverständlich, dass auf obligatorische Aus- oder Weiterbildungen für Fahrer:innen von Fahrzeugen mit Automatisierungssystem verzichtet wird. Dies scheint uns

eine unabdingbare Voraussetzung, um die Sicherheit des automatisierten Fahrens garantieren zu können. Aus diesem Grund fordern wir, dass jede Person, die in Besitz eines Führerausweises aber ohne Ausbildung zum automatisierten Fahren ist, eine solche Ausbildung machen muss, bevor sie ein Fahrzeug mit Automatisierungssystem lenken darf. In Zukunft sollte das automatisierte Fahren, wie vorgesehen, in die obligatorische Ausbildung für den Führerausweis integriert werden.

Sehr kritisch sehen wir auch den Anwendungsfall, bei welchem das Automatisierungssystem gewisse Streckenabschnitte selbständig zurücklegt, ohne dauernd von der fahrzeugführenden Person überwacht zu werden (vgl. 3. Kapitel im Erläuternden Bericht, Seite 28ff). Allgemein wird [in der Forschung](#) zwar angenommen, dass unter bestimmten Voraussetzungen ab einem hohen Grad der Automation der Fahrzeuge, das Potenzial zur Vermeidung von Verkehrsunfällen sehr gross sein kann. Aber der angesprochene Anwendungsfall stellt eine (zu) hohe Herausforderung bei der Mensch-Fahrzeug-Interaktion dar, weshalb hier mit einer Zunahme der Unfälle gerechnet werden muss. Die Sicherheitsverluste kann in diesem Fall die Sicherheitsgewinne deutlich übersteigen. Wir fordern deshalb, dass der Anwendungsfall gemäss Artikel 25b, Absatz 1 des neuen Strassenverkehrsgesetzes aus der Vorlage 1 gestrichen wird.

Zusätzlich hegen wir beachtliche sozial-politische Bedenken bei dieser Einführung des automatisierten Fahrens. Nicht nur wird dies in einem ersten Schritt eine Technologie der Reichen sein, aber sie birgt auch die Gefahr, auf Dauer sämtliche Arbeitsstellen im Chauffeur-Bereich zu ersetzen. Wir verlangen somit flankierende, sozial-politische Massnahmen, die die Umschulung von Fahrern unterstützen und die Entwicklungen in diesem Bereich so begleiten, dass Massenentlassungen und Verschlechterungen von Arbeitsbedingungen verhindert werden. Gleichzeitig soll das automatisierte Fahren der Stärkung des öffentlichen Verkehrs dienen. Als Beitrag der Automatisierung für unsere Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilität stehen die kollektiven Transporte an erster Stelle. Das automatisierte Fahren führt zu einer sinnvollen Ergänzung des öffentlichen Verkehrs – zum Beispiel bei wenig frequentierten Strecken – und nicht zu Konkurrenz oder gar einem Abbau des konventionellen öffentlichen Verkehrs-Angebotes. Eine einseitige Ausrichtung auf individuelle und den öffentlichen Verkehr konkurrierende Mobilität muss unbedingt vermieden werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:
SP Schweiz
Cécile Heim
Zentralsekretariat
Theaterplatz 4
3011 Bern

cecile.heim@spschweiz.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Bitte wenden Sie sich an unser begleitendes Schreiben für unsere grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <u>Änderungsanträge:</u> <ul style="list-style-type: none"> • In Art. 3, Absatz 3 a. und b. («mit angemessener Geschwindigkeit» und «einen angemessenen Abstand») geht nicht hervor, durch wen Geschwindigkeit und Abstände definiert werden. Weil sowohl Geschwindigkeits- und Abstandverhalten in höchstem Masse sicherheitsrelevant sind und Auswirkungen auf die objektive und subjektive Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmenden haben, müssen die angemessene Geschwindigkeit und die angemessenen Abstände zwingend von Seiten Behörden mit klaren Mindestvorgaben geregelt sein. • Zusätzliche Anforderung: Die Fahrzeuge müssen in der Komplexität des urbanen Mischverkehrs die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (auch jener mit körperlichen Einschränkungen und auch jener innerhalb des Fahrzeugs selbst) gewährleisten. Das betrifft vor allem eine situationsangepasste Geschwindigkeit und ein vorausschauendes, defensives Fahrverhalten der Fahrzeuge. • Zusätzliche Anforderung: Die Automatisierungssysteme dürfen nicht zu Lasten des subjektiven Sicherheitsempfindens von Fussgänger/innen und Velofahrer/innen gehen. Entsprechende Verdrängungseffekte beim Langsamverkehr sollen ausgeschlossen werden können. • Zusätzliche Anforderung: Die Kommunikation zwischen Automatisierungssystem und den übrigen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere mit Zu Fuss Gehenden und Velofahrenden muss sichergestellt sein. • [neu] f. <u>behördliche Datengrundlagen für die Navigationssysteme verwenden [welche unmittelbar aktualisiert werden können]</u>. 		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich unterstützen wir, dass durch die Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS neue Vorschriften sich schneller auf die führerlosen Fahrzeuge auswirken, anstatt dass die technischen Vorschriften des Zeitpunktes des Imports des Fahrzeuges Anwendung finden würden.</p> <p>Das Aufeinandertreffen von konventionellen und automatisierten Fahrzeugen im Strassenverkehr wird allgemein als ein Sicherheitsrisiko angesehen. Entsprechend muss sich die Schweiz vorbehalten können, von internationalen technischen Vorschriften gegebenenfalls abweichen zu können. Deshalb stellen wir den Antrag, Art. 5 Abs. 2 AFV wie folgt zu ergänzen:</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>«Die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen richtet sich in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme, <u>sofern keine Sicherheitsrisiken bestehen.</u>»</p>		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Begründung siehe Frage 6.</p>		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bei der Einführung des Automatisierten Fahrens auf Autobahnabschnitten sind für eine ganzheitliche Sicherheitsbeurteilung auch aussergewöhnlichen Situationen (z.B. Strassenarbeiter, Polizeikontrollen, Autopannen, Geisterfahrer) mitzuberücksichtigen. Für die Unfallrekonstruktion soll dazu auf weitere Datenquellen wie die Aufzeichnung der Frontkamera kurz vor Unfalleintritt, zurückgegriffen werden können.</p>
--	---

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
Diese Bestimmungen sind ungenügend. Zusätzlich müssen obligatorische Ausbildungen Pflicht sein.		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
Diese Bestimmungen sind ungenügend. Zusätzlich müssen obligatorische Ausbildungen Pflicht sein.		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

--	--

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

[neu] ⁶ Es schafft und bewirtschaftet eine landesweite verbindliche Datengrundlage für die Navigationssysteme von Automatisierungssystemen.

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Darüber hinaus sollen weitere kritische Situationen mit Meldepflicht definiert werden. Es sollen auch Situationen gemeldet werden, bei denen schwere Verletzungsfolgen ausgeblieben sind, aber die auf eine kritische Funktionsweise mit potenziell hohen Verletzungsfolgen schliessen lassen.

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die vorgeschlagenen Prüfungen erachten wir als sehr wichtig.

	Eine amtliche Prüfung eines Fahrzeuges soll auch durchgeführt werden, wenn ein teilautomatisiertes Fahrzeug der Stufe 3 (oder höher) einen Unfall verursacht und die Polizei ein Fehlverhalten des Automatisierungssystems in Erwägung zieht.
--	---

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

Die Regelung zu den zulässigen Zwecken ist umfassend, was die behördlichen und hoheitlichen Aufgaben und Nutzungsmöglichkeiten betrifft. In einer längerfristigen Perspektive besteht jedoch auch ein grosses wissenschaftliches Interesse an dieser Datenquelle. Beispielsweise bieten die Daten des Fahrmodusspeichers die Möglichkeit für umfassende empirische Studien zur Ableitung/Überprüfung der erforderlichen Übernahmezeit bei Fahrzeugen. Der heutige Stand der Forschung zu dieser Frage basiert in erster Linie auf eher wenigen Studien in Fahrsimulatoren.

Änderungsantrag:

Die Regelung sollte **mit dem Zweck der Forschung zur Verkehrssicherheit** durch nicht-behördliche Forschungsinstitutionen ergänzt werden. Die Daten sollten (konform mit dem seit September 2023 geltenden, neuen Datenschutzgesetz) an Dritte für **nicht-kommerzielle** Zwecke übermittelt und von diesen für Forschung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit genutzt werden können.

--	--

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen (vgl. Begründung im Begleitbrief).		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen (vgl. Begründung im Begleitbrief).		

In Art. 22 zeigt sich die Problematik dieses Anwendungsfalles: Einerseits wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer von der Pflicht entbunden, den Verkehr dauernd zu überwachen (Absatz 2), andererseits muss die Person aber die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder übernehmen, wenn sie hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigende Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist (Absatz 3b.). Beides ist in der Praxis schwierig zu kombinieren. Dies hat potenziell stark negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Die kurzen Übernahmezeiten sind nicht vereinbar mit einer Reihe von Tätigkeiten, welche die Aufmerksamkeit des Fahrzeugführenden stark beanspruchen. Falls der entsprechende Anwendungsfall nicht aus der Verordnung gestrichen wird, sollten deshalb Tätigkeiten wie Schlafen, Verlassen der Sitzposition und externe Kommunikation (Videokonferenzen, Telefongespräche, Textnachrichten) während des Fahrens explizit ausgeschlossen werden.

Aktuelle Forschungsprojekte für das ASTRA (z. B. AFF, SIKO) haben gezeigt, dass mit jeder weiteren Automatisierungsstufe auch neue und zusätzliche Kompetenz-Anforderungen an die Fahrzeuglenkenden entstehen. Eine zeitnahe und konsequente Verankerung dieser notwendigen Kompetenzen in der Fahraus- und Weiterbildung ist zwingend erforderlich, um Überforderungen der Nutzergruppen und damit negative Auswirkungen auf das Unfallgeschehen zu vermeiden.

Änderungsantrag:

³ Die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer muss die Fahrzeugbedienung wieder selbst ausüben, sobald sie oder er:

[neu] c) erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände hätte erkennen müssen, dass das automatisierte System Verkehrsregeln oder Anordnung von Behörden nicht befolgt.

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Durch die Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren darf kein zusätzlicher Flächenbedarf entstehen. Das bedeutet, dass Gesuche um Genehmigung des Betriebs einer Parkierungsfläche für automatisiertes Parkieren nur genehmigt werden dürfen, wenn diese Flächen bereits bestehende Parkierungsflächen (für nicht automatisiertes Parkieren) sind. Zusätzliche Parkierungsflächen würden dem umweltpolitischen Bestreben den Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren entgegenlaufen.</p>		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die neuen Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren dürfen keinesfalls zu einer Einschränkung des Langsamverkehrs führen. Dass «die Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren von den übrigen Fahrbahnen, den Trottoirs sowie den Fuss- und Radwegen abgegrenzt [...]» sein muss (Abs. 1a) darf nicht dazu führen, dass die Infrastruktur oder die Bewegungsfreiheit des Langsamverkehrs in der Nähe der Parkplätze eingeschränkt wird.</p>		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Es müssen auch Schulungen von Einzelpersonen durchgeführt werden, die ein Fahrzeug mit Automatisierungssystem lenken. Diese Schulungen sollen auch in der Schweiz und nicht im Ausland durchgeführt werden.

Änderungsantrag:

«Absatz 2 Hat der Hersteller keine Niederlassung in der Schweiz, ist der Importeur des führerlosen Fahrzeugs für die Einhaltung der Pflichten nach Absatz 1 verantwortlich. Die Schulung muss nicht in der Schweiz durchgeführt werden.»

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absatz 2: Dieser Absatz übersieht, dass bei einem führerlosen Fahrzeug, das Entladen der Ware oftmals nicht mehr von einer Hilfsperson des Halters bzw. des Lieferanten/Verkäufers vorgenommen werden wird, sondern durch die Kundinnen und Kunden. Es ist jedoch nicht Sache der Kunden, die Verantwortung für einen Teil des Liefervorgangs des Lieferanten zu übernehmen. Wer Waren mittels führerloser Fahrzeugen liefert, sollte selber die Verantwortung dafür tragen, dass die Warenentgegennahme durch den Kunden so erfolgt, dass eine «negative Auswirkung auf die Restladung» ausgeschlossen ist.

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir unterstützen dezidiert, dass sich nach Absatz 1 der Arbeitsort der Operatorinnen und Operatoren in der Schweiz befinden muss.

--	--

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

 x JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

 x JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

 x JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

 x JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Bei den Rahmenbedingungen für führerlose Fahrzeuge fehlen wichtige Klarstellungen zu den erlaubten Verkehrsflächen.		
<u>Änderungsanträge:</u>		
Zu den bereits aufgelisteten Kriterien, soll zusätzlich die folgenden Bedingungen für eine Genehmigung erfüllt sein:		
<ul style="list-style-type: none"> • <u>«Für die führerlosen Fahrzeuge ist die Benutzung des Trottoirs, der für den motorisierten Verkehr gesperrten Fussgängerflächen, sowie der Velowege nicht erlaubt.»</u> • In Ergänzung zu Absatz 4c: <u>«die Sicherheit und Attraktivität der Fuss- und Veloweg dadurch nicht beeinträchtigt werden.»</u> 		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Bei der Begleitgruppe sollten neben den Vertretern der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und der Umwelt auch die Branche des öffentlichen Verkehrs, Blindenorganisationen, die Städte, Fussverkehr Organisationen und Umweltorganisationen im Verkehrsbereich – wie der VCS – angehören und entsprechend explizit in Absatz 2 genannt werden.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>«Absatz 2 Das ASTRA bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge und des beantragten Betriebs von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren unterstützt. Der</p>		

	Begleitgruppe gehören Vertreter der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und Umwelt, <u>der Branche des öffentlichen Verkehrs, der Blindenorganisationen, der Städte, von Fussverkehr Organisationen, von Umweltorganisationen im Verkehrsbereich, sowie weitere Beteiligte an.»</u>
--	--

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Wir sind damit einverstanden mit folgendem Vorbehalt:		
Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Motorradfahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Wir sind damit einverstanden mit folgendem Vorbehalt:		
Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Autofahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden

Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)

Par courriel : svg@astra.admin.ch

Berne, le 2 février 2024

Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC)
Prise de position de l'Association des Communes Suisses (ACS)

Monsieur le Conseiller fédéral,
Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 18 octobre 2023, vous nous avez soumis les ordonnances citées en titre pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1500 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

Remarques générales

Les développements technologiques actuels en matière d'assistance à la conduite nous amènent à concevoir la mobilité selon de nouvelles perspectives. La mobilité automatisée est une réalité à l'évolution rapide et elle se décline sous différentes formes.

L'ACS salue donc la volonté d'instaurer des bases légales permettant de cadrer la conduite automatisée. Les évolutions technologiques dans ce domaine appellent à une certaine réactivité, afin de mettre en place et de maintenir à jour des conditions-cadres qui puissent couvrir les principaux cas d'application de conduite automatisée.

L'ACS reconnaît également le potentiel de la mobilité automatisée pour les différentes régions de Suisse. Il demeure toutefois important de garder à l'esprit qu'afin que l'évolution de la mobilité automatisée ait un impact réellement positif, il est nécessaire de bien définir aujourd'hui et à l'avenir de quelle façon elle doit être mise en œuvre.

En ce sens, la mobilité automatisée soulève un certain nombre de questions pratiques et de sécurité. Un contrôle régulier et rigoureux des véhicules disposant d'un système d'automatisation, ainsi que de leur utilisation sera nécessaire afin de s'assurer du bon fonctionnement et de la bonne intégration de ceux-ci dans la mobilité globale. L'ACS tient à souligner que de manière générale, les transports individuels motorisés, qu'ils soient automatisés et/ou électriques ou non, ne sauraient se substituer à la mobilité douce en matière de durabilité.

L'ACS souhaite également faire remarquer que les communes sont fortement impactées par la mobilité automatisée, et que plusieurs projets pilotes ont déjà été menés sur leurs routes. Les actuels projets d'ordonnances ne tiennent toutefois pas compte de leur intégration dans les processus d'autorisation et de décision, ce que déplore l'ACS. En outre, l'ACS estime que les communes ayant de l'expérience avec des projets pilotes sur leur territoire devraient également avoir la possibilité de siéger dans le groupe de travail prévu selon l'art. 45 al. 2 de l'OCA.

Remarques spécifiques

Les quatre cas d'application prévus aujourd'hui par la Loi sur la circulation routière révisée (véhicule avec système d'automatisation, véhicules sans conducteur, parcage automatisé et véhicules sans conducteur aux dimensions réduites) auront un impact important sur la mobilité et les espaces qui lui sont réservés à l'intérieur des communes.

Intégrer les communes dans les processus d'autorisation

Selon le projet d'OCA, les autorisations pour les véhicules sans conducteurs seront délivrées par le canton d'immatriculation (art. 39 et 40). Or, si des véhicules sans conducteurs sont amenés à circuler sur les routes d'une commune, celle-ci doit impérativement être intégrée dans le processus d'autorisation. L'art. 40 al. 2 indique que « [s]i les conditions d'utilisation s'étendent au territoire d'un autre canton ou aux routes nationales, le canton d'immatriculation sollicite l'autorisation de l'autre canton ou de l'OFROU ». L'ACS estime que ce même principe doit être appliqué aux communes.

Les communes doivent également pouvoir se prononcer sur les aires de stationnement destinées au parcage automatisé (art. 28 OCA). Comme on peut le constater d'après l'art. 24 OCA, le parcage automatisé soulève des questions importantes en termes d'espace et d'aménagement : il s'agira de prévoir des zones sécurisées de dépôt des véhicules, puis des zones pour le parcage. L'espace étant déjà restreint dans les zones urbaines, il s'agira de ne pas créer de nouvelles aires de stationnement spécifiques, mais d'utiliser les aires existantes tout en maintenant des places destinées aux véhicules conventionnels. Les projets devront être mûrement réfléchis afin que le parcage des différents véhicules ne se transforme pas en un casse-tête.

Favoriser une amélioration de la mobilité par des projet pilotes adaptés

L'objectif de l'ordonnance sur la conduite automatisée est de cadrer l'utilisation des systèmes de conduite automatisée, sans pour autant inciter la population à utiliser davantage les transports individuels motorisés. La fluidité du trafic, au-delà d'être potentiellement améliorée par les systèmes d'automatisation des véhicules, est surtout déterminée par le nombre de véhicules circulant sur la route.

Le système de transports vise avant tout à répondre aux besoins de la population en termes de déplacements. Or, selon les régions, ces besoins sont différents. En région urbaine, la priorité devrait être donnée aux projets pilotes favorisant l'utilisation des transports publics, ce qui permettrait de désencombrer les routes et d'améliorer la fluidité du trafic. Dans les régions où l'offre de transports est réduite, des projets pilotes visant à améliorer cette offre et à la rendre plus flexible seraient bénéfiques.

L'art. 2 al. 1, let. b de l'O AFC précise qu'une demande d'aide financière peut être déposée pour un projet ayant un effet bénéfique sur la durabilité des transports sur la voie publique, dans une perspective visant notamment à améliorer la fluidité et la sécurité routière. L'ACS estime que la priorité des projets pilotes consiste en premier lieu à améliorer la situation des transports en termes de durabilité, d'espace nécessaire et d'impact sur l'environnement. Il s'agit également de répondre à un besoin existant, sans créer de redondance de l'offre en multipliant les modes de transport.

En outre, l'ACS estime que l'autorisation des communes doit également être mentionnée dans le projet d'O AFC s'agissant des projets-pilotes. L'art. 3 al. 2 let. b O AFC précise qu'une liste des cantons et des communes sur le territoire desquels un projet-pilote doit être mené soit jointe à la demande d'autorisation. Selon l'ACS, une simple liste s'avère insuffisante : une autorisation des communes concernées doit être requise pour tout projet de mobilité automatisée.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, Madame, Monsieur à l'assurance de notre considération distinguée.

Association des Communes Suisses

Le président

Le directeur



Hannes Germann
Conseiller aux États



Christoph Niederberger

Copie à :

Union des villes suisses (UVS)



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC

Par courriel: svg@astra.admin.ch

Berne, le 30 janvier 2024

Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC) - Consultations

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur les projets d'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et d'ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC). L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

Les villes aspirent à une mobilité urbaine durable, reposant sur les trois piliers que sont la marche, les transports publics et le vélo. Le développement technologique des dernières années a permis le déploiement – principalement aux Etats-Unis - de véhicules dotés d'un haut degré d'automatisation. Ailleurs, la mobilité automatisée connaîtra un essor certain ces prochaines années. Se pose dès lors la question de son impact pour les villes suisses. Ces dernières identifient autant de chances que de risques. Elles s'interrogent sur la compatibilité de cette nouvelle technologie avec les objectifs de mobilité urbaine durable.

Il convient de se pencher rapidement sur cette question afin de ne pas subir une évolution qui se révélerait indésirable. En ce sens, l'Union des villes suisses (UVS) salue l'intention du Conseil fédéral d'aborder de manière active la thématique et approuve la démarche proposée, à savoir la réalisation de projets pilotes. Pour les villes, l'objectif à poursuivre est clair : la conduite automatisée ne devra être encouragée que si elle contribue à une mobilité moins gourmande en espace. En d'autres termes, les véhicules automatisés devront d'une part compléter les transports publics et d'autre part présenter des taux d'occupation plus élevés que ceux du trafic individuel motorisé (TIM). Ce faisant, ils contribueraient à une réduction bienvenue du trafic. Dans un contexte de densification et de croissance des flux de mobilité, et au vu des objectifs climatiques et de l'adaptation nécessaire des villes à la hausse des températures, la conduite automatisée ne pourra apporter une plus-value aux villes et à ses habitantes et habitants que si son déploiement suit cette direction.



Demandes concernant les différentes dispositions

Si l'UVS soutient l'intention du Conseil fédéral de réaliser des projets pilotes de conduite automatisée, elle considère toutefois les points suivants comme centraux pour que les villes y apportent leur soutien explicite :

- **Intégration systématique des villes** : les villes **doivent être pleinement intégrées** dans les projets pilotes réalisés sur leur territoire. Que ce soit pour l'octroi d'autorisations, la définition des aires de stationnement et des conditions d'utilisation du territoire, la mise à disposition d'experts pour l'examen des demandes ou encore la participation au groupe de suivi de l'OFROU, les villes doivent être consultées et donner leur consentement.
- **Objectifs des projets pilotes** : l'amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic sont deux objectifs certes louables, ils ne sont toutefois pas suffisants. D'autres critères doivent être pris en considération pour l'octroi d'autorisations de projets pilotes. La durabilité de la mobilité testée doit être prioritaire, que ce soit en matière de consommation d'énergie et d'espace, ou d'impact sur l'environnement, la société, les individus et les espaces publics urbains. Apporter une contribution durable à l'atteinte des objectifs climatiques doit constituer une condition *sine qua non* pour la réalisation de projets pilotes.
- **Sécurité** : plusieurs questions se posent en matière de sécurité, notamment pour ce qui est des responsabilités en cas d'accident ou de la cybersécurité. Garantir une bonne cohabitation entre piétons, cyclistes et véhicules automatisés est prioritaire : ces derniers devront être programmés de sorte que les conflits soient réduits par rapport à la situation actuelle. L'UVS se réfère à la prise de position de la Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses, qui souligne plusieurs points critiques dans ces projets d'ordonnances.
- **Stationnement** : il est important que les aires de stationnement prévues pour les véhicules automatisés soient également ouvertes aux véhicules conventionnels. L'espace étant rare en milieu urbain, il doit être partagé entre ses différents usagers.

Propositions d'amendement

Pour les propositions concrètes d'amendement ainsi qu'un commentaire détaillé des dispositions mises en consultation, nous nous référons aux deux questionnaires annexés à cette lettre.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.

Union des villes suisses

Président

Anders Stokholm
Maire de Frauenfeld

Directeur

Martin Flügel

Copie: Association des Communes suisses



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton X Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweizerischer Städteverband (SSV)

Nathanaël Bruchez

Leiter Verkehrspolitik

nathanael.bruchez@staedteverband.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das Konfliktpotenzial von automatisiert fahrenden Privatfahrzeugen im Hinblick auf die Entwicklung des öV und die Begrenzung des MIV in der Stadt ist real. Sollten sich automatisiert gesteuerte Fahrzeuge für private Nutzer oder für den Lieferverkehr durchsetzen, könnte dies dazu führen, dass die Nutzer diese neuen individuellen Verkehrsmittel den öffentlichen Verkehrsmitteln vorziehen.

In diesem Zusammenhang ist der Städteverband der Ansicht, dass Pilotprojekte eine sehr gute Möglichkeit sind, die Mobilität von morgen zu hinterfragen und zu testen und mögliche zukünftige Nachteile und soziale Auswirkungen im Vorfeld zu erkennen.

Abzuklären ist, ob genügende Regulierungsmöglichkeiten auf Bundesebene mit der Verordnung vorliegen. Insbesondere die Bearbeitung der Gesuche sowie die Kriterien zur Erteilung der Bewilligung sollten grundsätzlich auf folgende Punkte geprüft werden:

- Die Zunahme an Verkehr durch induzierten Verkehr ist zu verhindern.
- Die Konzepte des Bundes sowie die Sach- und Richtpläne der Kantone sind insbesondere hinsichtlich der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu wahren.
- Die Ziele des Modalsplits sollten durch den Betrieb von automatisierten Fahrzeugen nicht negativ beeinträchtigt werden.

	<p>Eine Studie der ETH Zürich zeigt, dass selbstfahrende Fahrzeuge zu mehr gefahrenen Kilometern im Strassenverkehr führen könnten (siehe Forschungsprojekt SVI 2016/001 «Induzierter Verkehr durch autonome Fahrzeuge: Eine Abschätzung»).</p> <p>Grundsätzlich wird die Ansicht vertreten, dass die Menge an bewilligten Gesuchen reguliert werden sollte, da diese auch vereinbar sein müssen mit den Strategien und Konzepten des Bundes und Richtplänen der Kantone bezüglich der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.</p> <p>Der Bund sollte regulatorisch aufzeigen, wie verhindert wird, dass die Förderung von selbstfahrenden Flotten ÖV-Fahrten ersetzt oder allgemein die Ziele des Modalsplits negativ beeinflusst. Beispielsweise hat sich in der Praxis der Zulassung und Regulierung der elektrischen Trendfahrzeuge («E-Trottis») gezeigt, dass die Menge an Fahrzeuge im System geeignet geregelt werden sollte. Insbesondere, da die Forschung gezeigt hat, dass v.a. Wege des Fussverkehrs substituiert werden.</p> <p>In Bezug auf Sicherheitsfragen verweist der Städteverband auf die Stellungnahme der Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektoren und -direktorinnen (KSSD). Es braucht Korrekturen u.a. zu den folgenden Elementen: Klarere Regelungen betr. Verhaltenspflichten; Zugriff der Strafverfolgungsbehörde auf die Fahrdaten in Ereignisfällen; Sicherstellung, dass auch juristische Personen bei den Strafbestimmungen zur Verantwortung gezogen werden können; Schutz vor Cyber-Angriffen.</p> <p>Wünschenswert wäre auch, wenn der Polizei eine Art Passepartout-Möglichkeit zukäme. So, dass sie ein nicht SVG adäquat fahrendes autonomes Fahrzeug von aussen her anhalten könnte.</p> <p>Zur Umsetzung und Inkraftsetzung (Art. 47 nAFV)</p> <p>Wichtig ist, dass Kantone und Städten für die Umsetzung genügend Zeit einzuräumen ist. Die geplante Umsetzung im ersten Quartal 2025 ist nicht realistisch. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale und kommunale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen Kantone und Städte die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst noch auf bzw. ausbauen. Die neuen Aufgaben sind mit Mehrkosten verbunden. Auch die Polizei ist davon betroffen. So müssen komplexe Parkierungssysteme überprüft und bewilligt werden. Sodann sind auch Gesuche für die Subventionierung von Projekten nach ÖStFV zu bearbeiten und die Projekte müssen von Kantonen und Städten begleitet werden.</p>
--	---

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Unter Vorbehalt der Bemerkungen zu Frage 1 sind wir mit dem Gegenstand der Verordnung einverstanden.		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Ergänzungen:</p> <p>Zur besseren Verständlichkeit und für die Zuordnung der Rechte und Pflichten von Fahrzeugführenden und weiteren sollte bei den Begriffsbestimmungen eine bessere Abstimmung auf die international geltenden Level Stufen nach SAE J3016 erfolgen (Level I, II, III).</p> <p>Art. 2 lit. c: Es bestehen Verständnisfragen bei der Definition des Übergabe- und Übernahmestandortes: Es ist unklar, wie weit entfernt dieser von einem entsprechenden Parkfeld sein darf. Dies sollte klarer definiert werden.</p> <p>Art. 2 lit. d: Hier sollte das Wort «zumindest» gestrichen werden. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.</p> <p>Ausserdem sollte der Begriff «Operatorinnen und Operatoren» definiert werden.</p>		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 1 lit. g: Es ist nicht ausreichend, wenn die verlangten Schutzvorkehrungen gegen unrechtmässige Einwirkungen durch Dritte durch den Hersteller garantiert werden. Es braucht (internationale) Qualitätsstandards gegen Cyber-Angriffe, die eingehalten werden müssen.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 2: Die Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für polizeilichen Vollzug schwierig und aufwändig zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und vollautomatisierte</i> Fahrsysteme könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.</p> <p>Redaktionelle Hinweise: Zu Art. 3 Abs. 1 lit. a: Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. b: Das Wort «massgeblich» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. e: Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionszeit. Die Mindestreaktionszeit sollte in der Verordnung konkretisiert werden.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 3: Die Einhaltung der Verkehrsregeln sind sehr detailliert, aber zu wenig konkret umschrieben (u.a. «angemessener» Abstand). Im Wesentlichen geht es darum, dass ein vollautomatisiertes Fahrsystem das Fahrzeug so bedienen können muss, dass alle Verkehrsregeln eingehalten werden können. Demgegenüber können</p>		

dies teil- respektive hochautomatisierte Fahrassistenzsysteme nur teilweise und es gelten andere Rechte und Pflichten für die verantwortlichen Menschen.

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Ergänzungen:

Art. 4 Abs. 4: Gemäss Erläuterungsbericht ist die Aufzählung abschliessend. Die Auflistung der meteorologischen Rahmenbedingungen in lit. a ist hingegen nicht abschliessend zu verstehen. Wir bitten darum, diese Unterscheidung im Erläuterungsbericht noch klarer zu erwähnen und nach Möglichkeit eine umfassende Liste von meteorologischen Rahmenbedingungen im Erläuterungsbericht zu ergänzen. Es ist z.B. zu prüfen, ob auch «Seitenkräfte», wie diese aufgrund von starken Winden entstehen können, als zusätzliche Litera aufzunehmen ist.

Art. 4 Abs. 4 lit. d: Neben den Markierungen sind auch die Signale explizit zu erwähnen.

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Abs. 1, lit. a: Der Begriff «verhältnismässig» sollte mindestens in den Erläuterungen anhand von Beispielen konkretisiert werden oder als «namentliche» Aufzählung beispielhaft bei der Litera erwähnt werden. Die Auslegung bleibt sonst zu offen.

<p>Art. 6 Abs. 2 lit. b ist dahingehend zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen können.</p> <p>Ergänzung Art. 6 lit. d: Auch Unfälle mit einem reinen Sachschaden können eine Gefährdung darstellen und sollen nicht in lit. c hineininterpretiert werden müssen.</p>
--

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Zu Art. 7 Abs. 4 lit. d: Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem.</p> <p>Es fehlen klare Regelungen, wie lange der Fahrmodusspeicher Daten minimal aufbewahren muss, bzw. wie lange der Fahrmodusspeicher Daten maximal aufbewahren darf.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gemäss Art. 8 Abs. 2 nAFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nur noch beschränkt benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen.</p> <p>Es ist unklar, ob solche Fahrzeuge von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass es nicht mehr benützt werden darf? Wir regen zu einer Klärung im Verordnungstext an. Es ist zudem unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich wäre. Dies wäre in der Strassenverkehrskontrollverordnung zu regeln.</p> <p>Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV bedroht Hersteller ohne zertifiziertes Managementsystem mit Busse. Bei die den Herstellern handelt es sich regelmässig um (internationale) juristische Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch nicht möglich.</p>		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>In den Erläuterungen wird Folgendes erwähnt: <i>«Aber es soll von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, verlangt werden, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind.»</i></p> <p>Hier stellt sich die Frage, wie eine Missachtung dieser Pflicht kontrolliert und allenfalls geahndet werden kann.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ob es richtig ist, auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden. Ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich weisen. Wir regen an, die Entwicklungen im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren zu beobachten.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Dabei ist zu beachten, dass eine Meldung an die Polizei bei Personenschaden von Gesetzes wegen bereits zwingend ist (Art. 51 SVG). Die Polizei hat nicht von allen Unfällen Kenntnis.</p> <p>Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz.</p> <p>Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch mitteilen. Da die Polizei nicht von allen Unfällen Kenntnis erhält, sollte dies zentral durch das ASTRA erfolgen.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Die Kantone sollten vom ASTRA in diesen Prozess einbezogen werden.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Worte "nicht amtliche" sind wegzulassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über

die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut kann u.E. darauf geschlossen werden, dass es genügt, wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird. Die Pflichten des Lenkers sollen klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.</p>		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Derzeit müssen sich die Städte bereits mit der Aufteilung des öffentlichen Raums für sehr viele verschiedene Nutzungsarten auseinandersetzen. Eine weitere Abgrenzung speziell für automatisiert fahrende Fahrzeuge hinzuzufügen, würde die Verwaltung und Gestaltung des öffentlichen Raums noch mehr belasten.</p> <p>Wir sehen einen Widerspruch zu den Ausführungen auf Seite 5 der Erläuterungen, wonach auf solchen Parkierungsflächen keine Fusshänger verkehren dürfen. Eine manuelle Entgegennahme des Fahrzeuges setzt ja voraus, dass der Lenker zuerst zum Fahrzeug (als Fussgänger) laufen muss.</p>		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass die Formulierung, wonach Parkierungsflächen vom übrigen Verkehr «abgegrenzt» sein müssen, missverstanden werden kann. Die Formulierung findet sich im geltenden Art. 25b Abs. 2 SVG und im vorliegenden Verordnungsentwurf in Art. 29 Abs. 1 lit. a. Aus der Botschaft des Bundesrates zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes BBl 2021 3026 (S. 55) sowie dem erläuternden Bericht zur Verordnung über das automatisierte Fahren (S. 8) geht hervor, dass Mischverkehr möglich ist.</p> <p>Dies ist im Grundsatz zu begrüßen. Parkierungsflächen – insbesondere auf öffentlichem Grund – ausschliesslich für das automatisierte Parkieren vorzubehalten und darauf andere Nutzungen auszuschliessen, würden wir mit Blick auf die begrenzten Platzverhältnisse im urbanen Raum nicht als zielführend erachten.</p> <p>Sofern auf abgegrenzten Parkflächen gar keine Zufussgehende oder andere Fahrzeuge verkehren und es sich erkennbar um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, wäre das SVG nicht anwendbar. Solche Parkflächen könnten für das automatisierte Parkieren über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die betroffene Gemeinde ist zwingend einzubeziehen, um lokalen Gegebenheiten Rechnung tragen zu können – auch dann, wenn nach kantonalem Recht eine kantonale Behörde für die Bewilligung zuständig ist. Wir beantragen daher folgende Ergänzung:</p>		

² Das Gesuch muss in jenem Kanton eingereicht werden, auf dessen Gebiet die betroffene Parkierungsfläche liegt. Wird die Bewilligung von einer kantonalen Behörde erteilt, so hört diese vor ihrem Entscheid die betroffene Gemeinde an.

Des Weiteren ist sicherzustellen, dass Fahrzeugzulassung und Einsatzbereich harmonisieren. Wenn es sich bei der für die Fahrzeugzulassung und für die Genehmigung des Einsatzbereiches zuständigen Behörden um unterschiedliche Stellen handelt, so sind die beiden Genehmigungen zu koordinieren.

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Zu Abs. 1: Anstatt dem Begriff Genehmigung sollte der Begriff Bewilligung verwendet werden. Die Bewilligungsbehörde soll nötigenfalls Sicherheitsauflagen an die Bewilligung knüpfen können.

Der Artikel ist mit einem Absatz zu ergänzen, welche es den Kantonen und Bund ermöglicht, Gesuche aufgrund von fehlender Strassennetzkapazität, Widerspruch zu geltendem Raumplanungsgesetz und Unvereinbarkeit der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung, insbesondere zu Konzepten des Bundes und Sach- und Richtplänen der Kantone sowie kommunale Planung, abzulehnen.

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gemäss Art. 44 j und h AFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 AFV strafbar. Halter können natürliche oder juristische Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von juristischen Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind.

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Reaktionszeit des Operators müsste definiert werden.

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Im Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatorinnen und Operatoren schwer möglich, da diese nicht vor Ort sein müssen.

Die Strafbarkeit gemäss Art. 44 lit. j nAFV sieht in jedem Fall nur eine Übertretung vor. Hier sollte differenziert werden.

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Der Begriff Genehmigung soll durch Bewilligung ersetzt werden.		
Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können.		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Die Bestimmung ist zwingend mit dem Zustimmungserfordernis der betroffenen Gemeinden zu ergänzen. Diese ist in der Beurteilung der Voraussetzungen nach Art. 40 Abs. 4 lit. a-c namentlich dann beizuziehen, wenn es sich bei der zuständigen Behörde um eine kantonale Behörde handelt.		

Begründung:

Bei der Genehmigung der Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge handelt es sich nicht ausschliesslich um eine Frage der Fahrzeugzulassung, die nach Bundesrecht eine kantonale Aufgabe ist. Mit der Genehmigung eines solchen Einsatzbereichs wird zugleich ein Geschäftsmodell zugelassen, nämlich das kommerzielle Anbieten von taxiähnlichen Fahrdienstleistungen in führerlosen Fahrzeugen (folgend "Robotaxis").

Die Städte sind zwingend in das Verfahren zur Genehmigung der Einsatzbereiche für solche Fahrzeuge einzubinden. Die Bewilligungsvoraussetzungen sind durch die direkt betroffenen Städte zu beurteilen, etwa ob gemäss lit. c der jeweilige Ortsverkehr durch den Betrieb der führerlosen Fahrzeuge nicht behindert oder überlastet wird. Aus Perspektive des innerstädtischen ÖV ist anzunehmen, dass durch neue, taxi-ähnliche Geschäftsmodelle (Mobility on Demand) mit führerlosen Fahrzeugsystemen der Anspruch, Haltestelleninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs mitzubeneutzen, steigen wird. Dies soll und darf nicht zulasten des öffentlichen Linienverkehrs geschehen. Dieser darf an Haltestellen gemäss Strassensignalisationsverordnung nicht behindert werden. Ebenso ist darauf hinzuweisen, dass eine Freigabe von weiteren Verkehrsflächen – namentlich Busspuren – auch zu einer Verringerung der Verkehrsleistung des ÖV führen kann. In der Regel stellt die Strasseneigentümerin die Haltestellen und ÖV-Verkehrsflächen bereit.

Wir erkennen durchaus die Chancen der neuen Technologie, nämlich wenn Robotaxis als emissionsarme, flächeneffiziente und absolut verkehrssichere Fahrzeuge mit städteverträglichen Angebotskonzepten, z.B. On-Demand Ridepooling, konzipiert werden, die sinnvoll mit den grossen, im Fern- und Stadtzentrumsverkehr weiterhin punkto Emissionen und Flächeneffizienz noch besser abschneidenden Fahrzeugen des heutigen ÖV kombiniert werden. Eine solche Entwicklung ist aber nicht selbstverständlich, sondern muss aktiv in jedem einzelnen Einsatzgebiet führerloser Fahrzeuge konzipiert und umgesetzt werden.

Deshalb halten wir eine Zustimmungserfordernis für unverzichtbar. Dieses muss bereits in der Verordnung des Bundes und nicht erst im nachgelagerten kantonalen Recht vorgesehen werden. Nur durch ein im Bundesrecht verankertes Mitspracherecht des Strasseneigentümers bei der Genehmigung des Einsatzbereiches wird gewährleistet, dass die Gemeinden ihr Interesse bezüglich des automatisierten Verkehrs miteinbringen und mit den Unternehmungen des öffentlichen Personenverkehrs abstimmen können.

Absatz 4, Buchstabe c ist dahingehenden zu ergänzen, dass nebst der Überlastung des Verkehrs auch der Einsatz des / der Fahrzeuge nicht zu einer übermässigen Zunahme an Verkehr führt. Dies insbesondere durch Leerfahrten. Beispielsweise sollte der durchschnittliche Belegungsgrad nicht unter 1 fallen. Bestenfalls soll nachgewiesen werden, wie der Belegungsgrad möglichst optimiert werden kann.

Artikel 40 ist mit einem Absatz zu ergänzen, welche es der zuständigen Behörde erlaubt Gesuche abzulehnen die im Widerspruch zu geltendem Raumplanungsgesetz, zu Konzepten des Bundes und Sach- und Richtplänen der Kantone, sowie der kommunalen Planung stehen.

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Entscheid ist zwingend auch der betroffenen Gemeinde zu eröffnen.		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund eines fehlerhaften Automatisierungssystems zu Personenschäden kommt. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche autonome Fahrzeuge entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, ist notwendig.</p> <p>In Art. 44 AFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich um bloße Übertretungen, welche mit Bussen in der Höhe von maximal 10'000 Franken bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des autonomen Fahrens u.E. zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g AFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j AFV.</p>		

<p>Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert.</p> <p>Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG zur Anwendung, wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt?</p> <p>Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.</p>

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>² Das Astra bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone <u>und die betroffene Gemeinde</u> bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge ...</p>		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
s. Frage 25.		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Strassen

3003 Bern

svg@astra.admin.ch

Bern, 1. Dezember 2023

TE / 1 2

Stellungnahme der SAB zur Verordnung über das automatisierte Fahren und zur Verordnung über Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die Digitalisierung bietet auch im Verkehrsbereich zahlreiche neue Potenziale und Möglichkeiten. Unerlässliche Grundlagen dafür sind leistungsfähige digitale Infrastrukturen (v.a. im Mobilfunkbereich) und der Zugang zu Daten, weshalb sich die SAB laufend für den Ausbau der Mobilfunkversorgung einsetzt und auch die Vorlage zu einer Mobilitätsdateninfrastruktur in der Vernehmlassung unterstützt hat. Im Bereich des autonomen Fahrens sind in den Berggebieten und ländlichen Räumen bereits verschiedenste Anwendungen im Einsatz. Dazu gehören beispielsweise autonom fahrende Busse für den Ortsverkehr und Roboter für den Gepäcktransport (Saas-Fee). Autonom fahrende Busse können beispielsweise auch für Schülertransporte und die Beförderung von Gästen in Tourismusdestinationen eingesetzt werden. Und auch für Gütertransporte im Bereich Village-(City-)Logistik können autonome Fahrzeuge oder Roboter eingesetzt werden. Die Berggebiete und ländlichen Räume können sich durch derartige neue Anwendungsmöglichkeiten als Vorreiter und moderne Regionen positionieren und Angebotslücken schliessen.

Auch abseits der Strassen kommen immer mehr autonome Fahrzeuge zum Einsatz wie z.B. Roboter in der Landwirtschaft (Smart Farming) und in der Forstwirtschaft (z.B. Roboterhund zur Erfassung der Waldflächen). Die Entwicklung wird sich in den nächsten Jahren rasant

beschleunigen und immer mehr Bereiche durchdringen. Solange die erwähnten Fahrzeuge nicht auf öffentlichen Strassen unterwegs sind, unterstehen sie nicht dem Strassenverkehrsgesetz. Doch kann es immer wieder zu Situationen kommen, in denen sie Strassen queren oder sich vorübergehend auf öffentlichen Strassen bewegen müssen. Damit stellen sich Abgrenzungsfragen, die u.a. in der Frage Bulliard (23.7400) aufgeworfen wurden. Den Besonderheiten landwirtschaftlicher autonomer Fahrzeuge, die nur in Ausnahmefällen auf öffentlichen Strassen unterwegs sind und diese oftmals lediglich überqueren müssen, ist deshalb in der Vorlage angemessen Rechnung zu tragen.

Die Digitalisierung schreitet rasant voran und es darf davon ausgegangen werden, dass durch die Privatwirtschaft zahlreiche neue Anwendungsmöglichkeiten entwickelt und getestet werden. Die Gesetzgebung muss deshalb so ausgestaltet sein, dass sie diesen neuen Anwendungsmöglichkeiten ein möglichst positives Umfeld eröffnet.

Angesichts dieser rasanten Entwicklung und des sich ergebenden Potenzials unterstützt die SAB eine rasche Inkraftsetzung der Verordnung über das automatisierte Fahren. Moderne PW's verfügen bereits über zahlreiche technische Hilfsmittel, welche ein Fahren und Parkieren ohne menschliche Eingriffe ermöglichen. Diese Hilfsmittel werden übrigens laufend eingeführt und mit der Übernahme eines neuen Fahrzeuges machen sich die Fahrzeuglenkenden damit vertraut, ohne dass dafür eine grosse Schulung nötig wäre. Wir erachten deshalb den Vorschlag des Bundesrates als richtig, dass auf eine zusätzliche Prüfung verzichtet werden kann.

Insbesondere unterstützen wir seitens der SAB die neue Verordnung über Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen. Das eidgenössische Parlament hat die nötige gesetzliche Grundlage dazu mit dem neuen Artikel 105a des Strassenverkehrsgesetzes geschaffen. Diese Grundlage wird nun mit der Verordnung präzisiert.

Die SAB unterstützt somit beide Verordnungsentwürfe.

Wir beschränken uns auf diese grundsätzlich Stellungnahme und verzichten auf Kommentare zu den Detailbestimmungen und damit auf das Ausfüllen der vorgegebenen Fragebogen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - soutient globalement les deux projets d'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA), ainsi que celle sur les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC). En effet, l'utilisation de véhicules circulant grâce à un système de conduite automatisé offre de nouvelles possibilités et de nouveaux potentiels. Les régions de montagne et de l'espace rural pourraient aussi en tirer parti, par exemple pour transporter des touristes, des écoliers, voire pour les biens et marchandises. Elles pourraient ainsi combler certaines lacunes, en matière d'offres de transport et ainsi se positionner en tant que régions pionnières et modernes. En raison de la rapide évolution et du potentiel qui en résulte, le SAB soutient une préste entrée en vigueur de l'ordonnance sur la conduite automatisée. Enfin, le SAB approuve également la nouvelle ordonnance sur les aides financières, destinée à promouvoir des solutions inédites pour le transport sur les routes publiques.



Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
svg@astra.admin.ch

2. Februar 2024

Verordnungen des Strassenverkehrsrechts: Stellungnahme economiesuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. Oktober haben Sie uns eingeladen, zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und zur Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) Stellung zu nehmen.

Als Dachverband der Wirtschaft bündeln wir die Interessen von 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und insgesamt rund 100'000 Schweizer Unternehmen mit 2 Mio. Beschäftigten im Inland. Alle diese Mitglieder sind an einem leistungsfähigen Verkehrssystem interessiert.

Das revidierte Strassenverkehrsgesetz, das im letzten Jahr vom Parlament verabschiedet wurde, bietet einen modernen Rahmen für die innovative Weiterentwicklung der Mobilität in der Schweiz. Insofern begrüssen wir die erwähnten Verordnungen, welche die neuen Bestimmungen im SVG konkretisieren. Unsere Bemerkungen und Anpassungsvorschläge finden Sie in den beiliegenden Fragebogen. Bei der AFV sehen wir vor allem hinsichtlich Praxisnähe, Technologieneutralität und internationaler Kompatibilität noch Verbesserungspotential. Bei der ÖStFV sollten die Finanzierung und die Auswirkungen auf den staatlichen Fussabdruck im Auge behalten werden.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung,
Bereichsleiter Umwelt, Energie & Infrastruktur



Lukas Federer
Stv. Bereichsleiter Umwelt, Energie & Infrastruktur

- Beilagen erwähnt



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen
Hegibachstrasse 47
8032 Zürich

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svgq@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir begrüssen die Modernisierung des Strassenverkehrsrechts grundsätzlich sehr. Für die Verordnungen sehen wir drei generelle Anforderungen:

Praxisnah/vollziehbar: Die Verordnungen sollten möglichst schlank daherkommen und den bürokratischen Aufwand für Verwaltung, Fahrzeughändler und Kundinnen minimieren. Bewährte Instrumente sollten beibehalten oder nur leicht angepasst werden. Bedarf für mehr Praxisnähe sehen wir vor allem bei der Unterscheidung zwischen automatisierten Systemen und Assistenzsystemen, die heute schon gängig sind und eigentlich nicht neu reguliert werden müssten (insb. Parkassistenz).

Technologieneutral: Die Kernelemente der Regulierung müssen langfristig stabil sein, damit Rechts- und Investitionssicherheit besteht.

International anschlussfähig: Die Schweiz ist fast ausschliesslich auf Fahrzeugimporte angewiesen. Dieser Umstand sollte im Strassenverkehrsrecht adäquat berücksichtigt werden, indem eine Reduktion technischer Handelshemmnisse angestrebt wird. Verbesserungspotential sehen wir hier vor allem bei der Terminologie sowie bei den Rahmenbedingungen für Fahrzeugimporte aus Drittstaaten. Diesbezüglich unterstützen wir auch explizit die Stellungnahme unseres Mitglieds VFAS.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es braucht eine klare Abgrenzung von Fahrassistenzsystemen und Automatisierungssystemen. Für erstere sollten nicht die gleich hohen Anforderungen gelten wie für letztere.		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, wobei eine Unterscheidung zwischen fahrerlosen Fahrzeugen und solche mit automatischen Parksystemen zielführend wäre (siehe Antwort 2).		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Unserer Ansicht nach ist der Artikel aufgrund des Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen (MRA) obsolet.</p> <p>In jedem Fall wäre zu verhindern, dass nicht aufrüstbare Fahrzeuge ihre Zulassung verlieren.</p>		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Informationspflicht wäre u.E. ausreichend und auch realitätsnäher.		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sollte darauf geachtet werden, dass für Fahrzeuge aus Drittstaaten keine Nachteile entstehen. Teilgenehmigungen von Automatisierungssystemen des 1998 Abkommens sollten nebst dem 1958 Abkommen auch berücksichtigt werden. Ferner fordern wir den Bundesrat auf die notwendigen Schritte einzuleiten, damit die Schweiz – als Gastgeberland des «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations» – dem 1998 Abkommen beitreten kann.		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Antwort auf Frage 12.		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Abs. 3: Ist nur die Betriebssicherheit von führerlosen Fahrzeugen von Interesse? Wie steht es mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen? Fahrzeughalterinnen und -halter sind zur Herausgabe von Daten bezüglich der Verkehrs- und Betriebssicherheit verpflichtet. Dies wird für fahrzeugspezifische Daten wohl kaum möglich sein. Der Halter, die Halterin kann lediglich der Herausgabe von Fahrzeugdaten zustimmen. Würde eine EU-Gesamtgenehmigung ihre Gültigkeit verlieren, hätte dies auch auf das in der Schweiz verkehrende Fahrzeug Einfluss. Aufgrund des MRA ist Art. 13 obsolet.		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es müssen schweizweit ausnahmslos dieselben Prüfanforderungen gelten und umgesetzt werden. Der Interpretationsspielraum der Prüfanforderungen ist auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Teilgenehmigungen von Automatisierungssystemen des 1998 Abkommens sollten nebst dem 1958 Abkommen auch berücksichtigt werden.		

Ferner fordern wir den Bundesrat auf die notwendigen Schritte einzuleiten, damit die Schweiz – als Gastgeberland des «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations» – dem 1998 Abkommen beitreten kann.

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir lehnen diese Bestimmung ab.

Einerseits ist die technische Kontrolle von Fahrzeugen eine kantonale Kompetenz. Und zum anderen gibt es keinen objektiven Grund, der den ersatzlosen Ausschluss privater Partner rechtfertigt.

Viele Kantone delegieren einen Teil der obligatorischen technischen Kontrollen an private Partner - diese privaten technischen Zentren sind perfekt ausgestattet und bieten die gleichen Garantien wie die staatlichen Kontrolldienste. Sie stellen auch sicher, dass die Kontrolle innerhalb der vorgeschriebenen Frist stattfindet. Ohne diese Möglichkeit ist es wahrscheinlich, dass es bei den obligatorischen Kontrollen zu Verzögerungen kommt - da die staatlichen Kontrolldienste oft überlastet sind und sich so monatelange Verzögerungen ergeben.

Im Falle eines Unfalls mit einem Fahrzeug, dessen technische Kontrolle nicht innerhalb der vorgeschriebenen Zeit durchgeführt wurde, könnten die zuständigen Behörden zur Verantwortung gezogen werden. Daher ist es zwingend notwendig, dass die Kontrollen an Private delegiert werden können - wie es derzeit bereits der Fall ist - natürlich nur, wenn diese alle dafür notwendigen Voraussetzungen erfüllen.

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Auf die Aufklärungspflicht wird bereits in Art. 9 eingegangen. Art. 21 ist ersatzlos zu streichen, da davon ausgegangen werden kann, dass sich Fahrzeuglenker im Eigeninteresse mit den Fahrzeugfunktionen auseinandersetzen werden. Des Weiteren nimmt Art. 31 SVG den Führer, die Führerin bereits in die Pflicht; «Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann». Die Strafbestimmungen sind in Art. 90 SVG festgehalten. Zudem steht der geplante Art 21 in Widerspruch zum PrHG.</p>		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Der Fahrer muss ständig in der Lage sein zu reagieren, wenn das Fahrzeug zur Übernahme der Kontrolle auffordert. Muss vollziehbar bleiben, resp. darf nicht zu Auslegungsproblemen führen.
--	--

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Entwurf berücksichtigt nicht ausreichend die Bedürfnisse bereits bestehender automatisierter Parksyste-me, wie z. B. Assistenten, die die Sensoren und Kameras des Fahrzeugs nutzen, um das Parkmanöver aus der Ferne (über Smartphone oder Fernbedienung) durchzuführen. Um die Nutzung dieser bereits bestehenden fernge-steuerten Parkmanöver zu ermöglichen, müsste es dem Fahrer zum einen erlaubt sein, den Motor laufen zu lassen, wenn er aus dem Auto aussteigt (Ausnahme Art. 22 VRV), um ein ferngesteuertes Parkmanöver durchzuführen. Zum anderen sollte die Fähigkeit, jederzeit eingreifen zu können, auch aus der Ferne über ein Smart-phone oder eine Fernbedienung erlaubt sein.</p> <p>Generell sollte sichergestellt werden, dass die neuen Regelungen die Parkraumbewirtschaftung nicht zusätzlich verkompliziert. Die Beschränkung auf bestimmte Parkfelder wirkt diesbezüglich unverhältnismässig, zumal infrastrukturseitig keine beson-deren Anforderungen an das automatisierte Parkieren bestehen. Insofern fordern wir, so nah wie möglich an der bestehenden Rechtspraxis zu bleiben.</p> <p>Die Verwendung von Einparkassistentensystemen, bei denen die fahrzeugführende Person das Parkmanöver überwacht und allenfalls abbricht, muss weiterhin möglich bleiben (Art.3 Abs.3bis VRV).</p>		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einver-standen, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines be-stimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Dieser Artikel sieht die Nutzung des automatisierten Parkens auf Privatgrundstücken nicht vor. Dies wirft die Frage nach der Bürokratie auf, wenn jeder Private eine zu-sätzliche Fläche einrichten und vom Kanton genehmigen lassen muss. Darüber hin-aus gibt es verschiedene externe (Markierung) oder interne (Registrierung) techni-sche Möglichkeiten, wie der Fahrzeughalter das Parken zu Hause automatisieren kann.</p> <p>Die Aktivierung des automatisierten Parksystems muss also nicht technisch blockiert werden; es genügt, die Aktivierung des automatisierten Parkens durch den Fahrer auf öffentlichem Grund mit Ausnahme von erlaubten Parkplätzen zu verbieten.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vorbehältlich der oben genannten Änderungen.		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Vereinfachung des jeweiligen Bewilligungsprozess ist anzustreben, bewilligte Parkierungsflächen sollen allen Herstellern zur Verfügung stehen.		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Parkierungseinrichtungen müssen sowohl von Fahrzeugen mit als auch von Fahrzeugen ohne Automatisierungssystem zum Parkieren genutzt werden können. Eine Mischnutzung muss zulässig sein, so dass bestehende Parkierungseinrichtungen genutzt werden können. Es darf nicht zu einer baulichen Verdoppelung von Zu- und Wegfahrten kommen.		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir beantragen die Streichung von Art 44, Abs 1, Bst d		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vertreter der Wirtschaft (insb. Operatoren und Inverkehrbringer) sollten ebenfalls einbezogen werden.		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sollte neu bewertet werden, ob es notwendig ist, der Schweiz diese spezifische Beschilderung vorzuschreiben, wenn sie extensiv und kostspielig verwendet wird - bevor die EU über eine gleichwertige Beschilderung verfügt. Denn es erscheint wichtig, eine gewisse Einheitlichkeit der Beschilderung mit der EU zu gewährleisten - und daher diese Beschilderung eventuell rechtzeitig zu überarbeiten.		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Nach Art. 32 Abs. 2 sind Fahrzeughalterinnen und -halter verpflichtet, dass, bevor das Fahrzeug in den täglichen Betrieb genommen wird, eine erweiterte Funktionskontrolle (Bremsen, Lenkung, Beleuchtung, Reifen, Räder, Aufhängung, Nichtvorhandensein von Fehlern von sicherheitsrelevanten elektronisch geregelten Fahrzeugsystemen) ausgeführt wird. Des Weiteren muss sich der Operator und die Operatorin gemäss Art. 33 Abs. 1 Buchstabe b vor Inbetriebsetzung des führerlosen Fahrzeuges vergewissern, dass eine erweiterte Funktionskontrolle des Fahrzeuges nach Art. 32 Abs. 2 erfolgt ist. Ein jährlicher Prüfintervall ist unverhältnismässig und muss verlängert werden. Vorschlag: Prüfintervall identisch dem bestehenden Art. 33 Abs. 2, Bst. b. (Neueinteilung unter Ziffer 6)</p> <p>Darüber hinaus muss genügend Kapazität für diese Kontrollen vorhanden sein, damit es nicht zu Verzögerungen kommt (viele Kantone haben einen grossen Rückstand); daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass diese Kontrollen an Private delegiert werden können.</p>		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern
svg@astra.admin.ch

Bern, 1. Februar 2024 svg-ml/ye

Vernehmlassungsantwort: Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99,8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit beiden vorliegenden Verordnungen sollen einerseits die Voraussetzungen für die Nutzung von Automatisierungssystemen geschaffen werden. Andererseits soll die Förderung von Innovationsprojekten im Strassenverkehr seitens der Privatwirtschaft ermöglicht werden.

Der Schweizerische Gewerbeverband befürwortet die Vorlagen im Grundsatz.

Die Nutzung von Automatisierungssystemen birgt grosses Potenzial für die nachhaltige Weiterentwicklung des Verkehrs in der Schweiz. Im Sinne einer zukunftsgerichteten und effizienten Mobilität unterstützt der sgv daher die Ermöglichung des automatisierten Fahrens, so wie es in der am 17. März 2023 vom Parlament beschlossenen Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vorgesehen ist. Insbesondere erachtet der sgv die vorgesehenen regelmässigen und raschen Anpassungen der Bestimmungen als sinnvoll, da zu erwarten ist, dass die Weiterentwicklung und Aktualisierung der Automatisierungssysteme in Zukunft schnell voranschreiten wird. Im Sinne der Schaffung gleich langer Spiesse begrüsst der sgv zudem die Ermöglichung der finanziellen Förderung privatwirtschaftlicher Innovationsprojekte im Strassenverkehrsbereich. Dabei sollte auf eine rasche Prozessabwicklung fokussiert werden.

Bei einigen Elementen der Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) sieht der sgv geringfügigen Anpassungsbedarf. Einerseits muss sichergestellt werden, dass die Schweiz künftig über die Möglichkeit verfügt, von den europäischen Standards abweichende Einzelgenehmigungen oder nationale Typengenehmigungen einzuführen. Damit soll ermöglicht werden, dass neu entstehende Technologien und spezifisches Knowhow auch zur Anwendung kommen können. Artikel 12 E-AFV ist entsprechend anzupassen.

Des Weiteren beurteilt der sgv die den Automobilhändlern aufgebürdeten Aufklärungspflichten als zu weitgreifend. Dies würde für die betroffenen Unternehmen einerseits zu hohen Mehraufwänden führen, und andererseits wäre der Nachweis, dass die entsprechenden Pflichten erfüllt wurden (z.B. durch Aufbewahrung unterschriebener Bestätigungen) nicht praxistauglich. Auch ist die Befähigung des Fahrzeughalters zum Umgang mit den Automatisierungssystemen bereits durch andere Vorgaben sichergestellt: Zum einen durch die Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung (Art. 9 E-AFV), zum anderen durch die Aufnahme entsprechender Fähigkeiten in die Führerausbildung (Anh. 11 E-VZV). Daher ist Art. 21 E-AFV zu streichen.

Bei den Parkierungsflächen für automatisiertes Parkieren sieht der sgv eine gewisse Gefahr der Schaffung von Ineffizienz, falls bestimmte Parkierungsflächen nur Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen zur Verfügung stehen sollten. Im Sinne der effizienten und schonenden Ressourcennutzung ist sicherzustellen, dass Parkierungsflächen sowohl von Fahrzeugen mit, als auch von solchen ohne Automatisierungssysteme genutzt werden können. Art. 29 E-AFV ist entsprechend zu präzisieren.

Zuletzt weist der sgv bezüglich der Auswertung der Daten des Fahrmodusspeichers auf die Wichtigkeit der klaren Definition der Verwendungszwecke dieser Daten – vornehmlich zum Zwecke der Strafverfolgung – hin (siehe Art. 18 E-AFV). Jegliche Datennutzung zu anderen Zwecken, wie beispielsweise der Ausarbeitung von Verkehrslenkungsmaßnahmen, lehnt der sgv explizit ab.

Aufgrund der technischen Natur der in den Fragebogen aufgeführten detaillierten Fragen verzichtet der sgv auf deren Beantwortung und verweist stattdessen auf die Stellungnahmen seiner betroffenen Mitgliederverbände, namentlich des Auto Gewerbe Verbands Schweiz (AGVS), von auto-schweiz sowie des Verbands Freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Kurt Gfeller
Vizedirektor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

per Mail an:
svg@astra.admin.ch

Bern, 1. Februar 2024

Vernehmlassung zur Umsetzung Teilrevision Strassenverkehrsgesetz (automatisiertes Fahren)

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Der vorgeschlagene Erlass zweier Verordnungen über Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) sowie über das automatisierte Fahren (AFV) gründet in der vom Parlament im März 2023 verabschiedeten Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG). Der SGB hatte sich im Jahr 2020 zu dieser Teilrevision vernehmen lassen und wiederholt im Folgenden zunächst einige dazumal gemachte, im Rahmen der aktuellen Vernehmlassung weiterhin relevante Feststellungen:

*Die technischen Entwicklungen im Bereich des **automatisierten Fahrens** sind vielfältig und schreiten schnell voran. Die aktuelle Rechtslage wird dieser Situation gerade auch aus Sicht des Fahrzeugführers / der Fahrzeugführerin nicht mehr gerecht. [...] Da solche Fragen in den nächsten Jahren auch auf internationaler Ebene definiert oder zumindest diskutiert werden dürften, ist es **richtig, dass der Bundesrat in diesem dynamischen Bereich zunächst auf Verordnungsebene eine klar umrissene Regelungskompetenz erhält.** Umso wichtiger bleibt aber, dass in absehbarer Zeit eine umfassende SVG-Revision folgt, welche diese Fragen im Lichte der bis dahin gewonnenen Klarheit auf Gesetzesstufe regelt. Der dazu im erläuternden Bericht abgesteckte **Zeithorizont (Verordnungskompetenz «bis mindestens Anfang der 2030er-Jahre»)** erscheint uns dafür **allerdings deutlich zu lange.***

*Die erwähnten offenen Fragen können mittelfristig nicht hinreichend mit einem Verordnungspaket beantwortet werden, sondern müssen **baldmöglichst in einem gesetzlichen Gesamtpaket** (Arbeitsrecht, Haftungsrecht, Versicherungsrecht, Strafrecht, Datenschutzrecht etc.) bzw. in einer breiten gesellschaftlichen und politischen Debatte beantwortet werden. Deutschland hat diesen Schritt mit der im erläuternden Bericht erwähnten Revision des Strassenverkehrsgesetzes im Jahr 2017 bereits teilweise gemacht.*

Der Wandel vom «analogen» hin zum (voll-)automatischen Verkehr wird auch in der Arbeitswelt tiefe Spuren hinterlassen, insbesondere im Strassengüterverkehr und in der Logistik. So werden sich etwa nicht nur die Berufsbilder, sondern auch die Beschäftigungsmöglichkeiten von ChauffeurInnen und LogistikerInnen stark verändern. **In diesem Prozess dürfen die Arbeitnehmenden nicht alleine gelassen werden:** Es gilt, auch im neuen Umfeld für bestmögliche Arbeitsbedingungen zu sorgen und z.B. für Umschulungen und Weiterbildungen die nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen. Denn der Transportsektor wird weiter auf gut ausgebildete und motivierte Arbeitnehmende angewiesen sein. Ein dereinst autonom fahrender Schwerverkehr könnte zudem auch die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern und damit die erfolgreiche Schweizer Verlagerungspolitik untergraben. Dies muss antizipiert bzw. mit entsprechenden Massnahmen korrigiert werden.

Was vor diesem Hintergrund die konkret vorgeschlagenen Verordnungen betrifft, begrüssen wir grundsätzlich die mit der **ÖStFV** gemäss Artikel 105a SVG präzisierten «Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen». Der Bund soll sich dabei mit maximal 50 Prozent an den Mehrkosten (im Vergleich zum Status quo) eines Pilot- und Demonstrationsprojekts beteiligen können, was uns angemessen erscheint. Bezüglich der in Artikel 2 der Verordnung aufgeführten Anforderungen an förderbare Projekte sind wir jedoch der Meinung, dass ein **klares Kriterium der Privilegierung von Projekten des öffentlichen Verkehrs aufgenommen werden muss**. Das allgemeine Kriterium der Erzielung von «positiven Effekten für den nachhaltigen Verkehr auf öffentlichen Strassen» (Abs. 1, lit. b) ist unseres Erachtens unzureichend.

Zur vorgeschlagenen Verordnung über das **automatisierte Fahren (AFV)** verzichten wir auf eine weitergehende inhaltliche Stellungnahme, möchten jedoch im Folgenden zwei prozedurale Anmerkungen machen:

- Der Verzicht auf den Aufbau eines eigenen Typengenehmigungsverfahrens und damit die faktische Übernahme der Genehmigungen nach EU-Recht erscheint uns vernünftig.
- Es wäre unseres Erachtens wichtig, Transparenz über die Zusammensetzung des an der Ausarbeitung des Verordnungsentwurfs beteiligten Expertengremiums zu schaffen.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

ACVS

c/o

Philipp Sennhauser

Präsident

Kantonspolizei St.Gallen

Klosterhof 12

9001 St.Gallen

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Allgemeine Bemerkungen

Mit den in die Vernehmlassung geschickten Verordnungen (AFV und ÖStFV) soll die vom Parlament beschlossene Einführung und die Zulassung von autonomen und teilautonomen Fahrzeugen teilweise umgesetzt werden (nArt. 25 lit. c-d SVG). Der Zeitplan ist ambitioniert, indem die Inkraftsetzung im 1. Quartal 2025 geplant ist. Sie beinhaltet in einem ersten Schritt die Möglichkeit der Zulassung der nachfolgenden drei Arten von automatisierten Fahrsystemen:

- 1. Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die nach wie vor einen Fahrzeugführer benötigen, aber bestimmte Streckenabschnitte automatisiert zurücklegen können und vom Fahrzeugführer nicht dauernd beaufsichtigt werden müssen.*
- 2. Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die auf im Voraus festgelegten Parkierungsflächen ohne Anwesenheit des Fahrzeugführers manövrieren dürfen.*
- 3. Führerlose Fahrzeuge, die auf im Voraus festgelegten Fahrstrecken unter der Aufsicht eines Operators verkehren dürfen.*

Der vierte im SVG vorgesehene Anwendungsfall des automatisierten Fahrens, führerlose Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedrigen Geschwindigkeiten, welche nicht auf festgelegte Strecken beschränkt sind und für welche keine Operatoren notwendig sind, wird in diesem Schritt noch nicht umgesetzt.

Wie der Bericht zeigt, kann mit der schrittweisen Einführung des automatisierten Fahrens ein grosses Potential nutzbar gemacht werden, indem die Verkehrssicherheit verbessert und das Verkehrssystem effizienter genutzt werden kann. Hierdurch können Strassenkapazität und Verkehrsfluss erhöht und die Nachhaltigkeit gesteigert werden. Die neue Technologie ermöglicht privaten und öffentlichen Mobilitätsdienstleistern, neue, zukunftsgerichtete Geschäftsmodelle zu entwickeln und bildet die Grundlage für wirtschaftliche Innovationen, die auch für den Wirtschaftskanton Zürich von volkswirtschaftlicher Bedeutung sind.

Der Vorlage kann aus polizeilicher Sicht grundsätzlich zugestimmt werden, da hiermit die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer gewährleistet ist respektive verbessert werden soll.

Besonders wichtig scheint, dass die Strafverfolgungsbehörden in Untersuchungs- und Ereignisfällen auf die Fahrdaten zugreifen können. Damit wird sichergestellt, dass die Ursachen von Unfällen mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen aufgeklärt werden und die Systeme kontinuierlich verbessert werden können.

Es ist zu begrüssen, wenn in der Schweiz möglichst rasch klare Rahmenbedingungen geschaffen werden, um mit der neuen Technologie Erfahrungen sammeln zu können, damit diese für die Verkehrssicherheit, für die Wirtschaft und den universitären Standort nutzbar gemacht werden können. Allerdings weist die Vorlage an gewissen Stellen noch Mängel und offene Fragen auf.

Besondere Bemerkungen

Zur Verhaltenspflicht bei der Verwendung des Automatisierungssystems (Art. 22 nAFV)

Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten präziser umschrieben werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen geschärft werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das indessen nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut kann vielmehr darauf geschlossen werden, dass es genügt, *wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird*. Die Pflichten des Lenkers müssen klarer umschrieben werden. Es muss klar sein, ob die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden muss oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.

Zudem sollte klaggestellt werden, dass die neuen Verhaltenspflichten gemäss AFV auch als Verkehrsregeln im Sinne von Art. 26 ff. Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01; SVG) und der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11; VRV) gelten. Ein entsprechender Hinweis oder Verweis im SVG würde Klarheit schaffen. Besser wäre es, die Verhaltensbestimmungen von Fahrzeuglenkenden und Operatoren in die VRV zu integrieren.

Zur Strafbarkeit (Art. 44 nAFV)

Für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaftem Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt, fehlt es an einer rechtlichen Grundlage dafür, unter Umständen auch juristische Personen zur Verantwortung ziehen zu können. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche Unternehmensstrafrechtsnorm

beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden (vgl. auch BGer 6B_252/2017 vom 20. Juni 2018). So weist das UVEK im erläuternden Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln, herstellen und/oder im öffentlichen Verkehr zulassen oder als System einsetzen wollen, scheint zwingend notwendig.

In Art. 44 nAFV werden diverse Handlungen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren für strafbar erklärt. Dabei handelt es sich bei allen Straftatbeständen um blosse Übertretungen mithin um Bagatelldelikte, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können.

Die Erläuterungen hierzu stehen dazu im Widerspruch, indem dort ausgeführt wird, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handle. Vergehensstraftatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind dagegen generell keine vorgesehen. Die vorgeschlagenen Straftatbestände tragen dem Gefährdungspotential entsprechend zu wenig Rechnung. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug im Notmodus auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j nAFV.

Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürfte es u.E. kaum genügen, diese Straftatbestände auch als Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstraftatbestände auszugestalten.

Zur Bewilligungspflicht (Art. 29 und 39 nAFV)

Weiter stellt sich die Frage, ob es für die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen und für Parkierungsflächen genügt, – analog der Regelung in Deutschland – lediglich eine Genehmigungspflicht einzuführen. Zweckmässiger wäre es zweifellos, stattdessen eine Bewilligungspflicht vorzusehen. Dies ermöglicht es, den kantonalen Behörden bei Bedarf massgeschneiderte Auflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Der Vorteil einer Bewilligungspflicht besteht darin, dass der kantonalen Bewilligungsbehörden ein Ermessensspielraum zugestanden wird, was bei einer Genehmigung nicht der Fall ist.

Zur Umsetzung und Inkraftsetzung (Art. 47 nAFV)

Wichtig ist, dass den Kantonen für die Umsetzung genügend Zeit einzuräumen ist. Die geplante Umsetzung im ersten Quartal 2025 ist für die Kantone, die die Vorlage umsetzen müssen, nicht machbar. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen die Kantone die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst auf- bzw. ausbauen.

Zu den finanziellen Auswirkungen

Die neuen Aufgaben sind mit Mehrkosten verbunden. Auch die Kantonspolizei ist davon betroffen. So müssen komplexe Parkierungssysteme überprüft und bewilligt werden. Das Strassenverkehrsamt muss Fahrzeuge zulassen und das Amt für Mobilität muss Fahrstrecken für führerlose Fahrzeuge bewilligen. Hinzu kommen weitere Aufgaben im Rahmen von Strafuntersuchungen. So kommt der Auslesung und der Analyse von Fahrzeug- und Systemdaten in Zusammenhang mit Unfällen eine immer

zentralere Bedeutung zu. Dazu müssen neue Informatik-Systeme und Auslesegeräte beschafft werden. Auch bedarf es einer intensiven Schulung der Spezialisten und der Frontpolizei.

Zur Begleitgruppe

Der vom UVEK angekündigte Begleitgruppe, welche die Umsetzung in den Kantonen unterstützen kann, ist aus polizeilicher Sicht zuzustimmen. Von Vorteil wäre, wenn diese auch für die Unterstützung von Umsetzungsfragen auf Fachebene beigezogen werden kann.

Zur Fahrfähigkeitsregelung bzw. Strafbarkeit von alkoholisierten Operatoren (Art. 35 Abs. 2 und Art. 44 Abs. 3 j nAFV)

Gemäss Art. 35 Abs. 2 nAFV müssen während der Ausübung der Tätigkeit als Operatorin oder Operator oder als Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, die Anforderungen an die Fahrfähigkeit erfüllt sein. Die Tätigkeit darf nicht unter Alkoholeinfluss ausgeübt werden.

Es ist zu begrüssen, dass diese Funktionäre fahrfähig sein müssen. Allerdings ist der vorgeschlagene Wortlaut u.E. unklar. Ist die Bestimmung als Alkoholverbot zu verstehen, wie es für Berufsschauffeure und Neulenker gilt oder gelten die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien? Es erscheint sinnvoll, hier auf die Regelung gemäss VRV zu verweisen und klarzustellen, dass diese Verkehrsregeln auch für Operierenden anwendbar sind. Falls kein Verweis auf die VRV erfolgt, sollte zumindest ein klarer Wert bzw. ein Alkoholverbot definiert werden.

Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatoren sodann nur schwer möglich, da die Überwachung vom Büro aus erfolgt. Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.

Bezüglich Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Zu Art. 2 lit. d: Das Wort «zumindest» streichen. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>In Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für die Verkehrsvollzugspolizei schwierig und aufwändig, zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und vollautomatisierten</i> Fahrsystemen könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.</p> <p>Redaktionelle Hinweise: Zu Art. 3 Abs. 1 lit. a) Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. b) Das Wort «massgeblich» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. e) Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionszeit. Die Mindestreaktionszeit bzw. die entsprechenden Pflichten des menschlichen Eingreifens sollte in der Verordnung konkretisiert werden.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 3: Die Einhaltung der Verkehrsregeln sind sehr detailliert aber zu wenig konkret umschrieben (u.a. «angemessener» Abstand). Im Wesentlichen geht es darum, dass ein vollautomatisiertes Fahrsystem das Fahrzeug so bedienen können muss, dass alle Verkehrsregeln eingehalten werden können. Demgegenüber können das teil- respektive hochautomatisierte Fahrassistenzsysteme nur teilweise und es gelten andere Rechte und Pflichten für die verantwortlichen Menschen.</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

In Art. 6 Abs. 2 lit. b ist zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen können. Sonst ist es unklar, ob solche Fälle unter lit. c fallen oder nicht.

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. Art. 7 Abs. 4 lit. d ist entsprechend anzupassen und die ersten drei Wörter sind zu streichen.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gemäss Art. 8 Abs. 2 nAFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nicht mehr benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen. In Art. 8 wird die Stilllegung hingegen nicht erwähnt. Es ist u.E. mithin unklar, ob solche Fahrzeuge generell von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass es nicht mehr benützt werden darf? Oder bedeutet es, dass das Fahrzeug lediglich nicht mehr im automatisierten Fahrmodus gefahren werden darf? Der Verordnungstext stimmt nicht mit den Erläuterungen überein. Es ist zudem unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich ist. Dies wäre in der SKV zu regeln. Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV stellt dieses Verhalten unter Strafe. Bei den Herstellern handelt es sich allerdings regelmässig um (internationale) jur. Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm analog OBG nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch nicht möglich.		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

--	--

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Ob es richtig ist, vorläufig auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden. Ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich weisen. Zumindest sollte diese Entwicklung im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren beobachtet werden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit wären weitere Pflichten zu prüfen.</p>			

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.</p>			

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>			

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>			

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Dabei ist zu beachten, dass eine Meldung an die Polizei nur bei Personenschaden zwingend ist (Art. 51 SVG). Die Polizei hat somit nicht von allen Unfällen Kenntnis.</p> <p>Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz.</p> <p>Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch melden. Da die Polizei nicht von allen Unfällen Kenntnis erhält, sollte dies zentral durch das ASTRA erfolgen.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen.</p> <p>Der Kanton sollte vom ASTRA in diesen Prozess einbezogen werden.</p>		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: "Nicht amtliche" weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann vielmehr darauf geschlossen werden, <i>dass es genügt, wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben,</i>		

<p><i>wenn er dazu aufgefordert wird.</i> Somit wäre es gemäss unserem Verständnis zulässig, SMS zu schreiben oder ein Buch zu lesen.</p> <p>Die Pflichten der Lenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht? Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, bzw. nach dem Grundsatz in dubio pro reo wäre das Verhalten gesetzeskonform. Auch für die Fahrzeuglenkenden sollte es klar sein, was zulässig ist und was nicht.</p>
--

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetzeswortlaut bzw. dem Wortlaut der AFV und den Erläuterungen. Gemäss Art. 25b Abs. 2 SVG dürfen Automatisierungssysteme für Parkflächen nur auf Verkehrsflächen vorgesehen werden, die vom übrigen Verkehr sowie von Fussgängern und Radfahrenden abgegrenzt sind. Auf Seiten 8 und 33 (unten) der Erläuterungen wird jedoch von Mischverkehr ausgegangen (sprich es dürfen auf diesen Verkehrsflächen auch von Menschen gesteuerte Fahrzeuge und Fussgänger verkehren).</p> <p>Sofern auf dieser abgegrenzten Parkfläche keine Personen oder Fahrzeuge verkehren und es sich um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, ist das SVG nicht anwendbar (keine öffentlichen Verkehrsflächen). Entsprechend ist es fraglich, ob diese Parkflächen über das Strassenverkehrsrecht zu regeln sind. Parkflächen für das automatisierte Parkieren können über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.</p> <p>Zu beachten ist, dass die Kantone insbesondere in diesem Punkt genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zu Abs. 1: Das Gesuch sollte bewilligt und nicht nur genehmigt werden müssen. Anstatt dem Begriff Genehmigung sollte mithin der Begriff Bewilligung verwendet werden. Hierdurch wird es der Bewilligungsbehörde ermöglicht, nötigenfalls zusätzliche Sicherheitsauflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Siehe auch Bemerkungen zu Frage 1.		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gemäss Art. 44 j und h nAFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 nAFV strafbar. Halter können natürliche oder jur. Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von jur. Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind.</p>		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gemäss Art. 35 Abs. 2 nAFV müssen während der Ausübung der Tätigkeit als Operatorin oder Operator oder als Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, die Anforderungen an die Fahrfähigkeit erfüllt sein. Die Tätigkeit darf nicht unter Alkoholeinfluss ausgeübt werden.</p> <p>Es ist zu begrüßen, dass diese Funktionäre fahrfähig sein müssen. Allerdings ist der vorgeschlagene Wortlaut u.E. unklar. Ist die Bestimmung als Alkoholverbot zu verstehen, wie es für Berufsschauffeure und Neulenker gilt, oder gelten die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien? Es erscheint sinnvoll, hier auf die Regelung gemäss VRV zu verweisen und zu klarzustellen, dass diese Verkehrsregeln auch für Operierenden anwendbar sind. Falls nicht sollte zumindest ein klarer Wert bzw. ein Alkoholverbot definiert werden.</p> <p>Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatoren sodann nur schwer möglich, weil die Überwachung vom Büro aus erfolgt.</p>		

<p>Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.</p> <p>Bezüglich der Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahr-unfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser. Bezüglich Strafbarkeit von alkoholisierten Operatorinnen und Operatoren ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahr-unfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis ins SVG wäre klarer.</p>
--

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es sollte eine Bewilligung eingeholt werden müssen, nicht nur eine Genehmigung. Mit der Bewilligung können auch Auflagen verknüpft werden, mit der Genehmigung nicht (vgl. Bemerkungen zu Frage 1).</p> <p>Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können.</p> <p>Den Kantonen muss genügend Zeit eingeräumt werden, um die Zuständigkeiten zu regeln. Allenfalls sind auch kantonale Gesetzesänderungen nötig, welche einige Zeit in Anspruch nehmen.</p>		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Einerseits fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Zudem weist der erläuternde Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42

Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig.

In Art. 44 nAFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich bei allen um blosser Übertretungen, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstraftatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des automatisierten Fahrens u.E. zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j nAFV. Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Diesbezüglich ist zu erwähnen, dass Art. 143bis StGB (unbefugtes Eindringen in ein Datenverarbeitungssystem) zwar einen Straftatbestand vorsieht, dieser jedoch keinen Bezug zur Gefahr der Verkehrsteilnehmer herstellt. U.E. wäre im SVG eine Spezialstraftatbestand zu schaffen. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürften diese Straftatbestände keineswegs als – Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstraftatbestände – ausgestaltet werden.

Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist. Z.B. wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG? Die Konkurrenz zu den Straftatbeständen des SVG sollte (zumindest in den Erläuterungen) ausgeführt werden.

Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Beteiligung der Vollzugsorgane wird begrüsst.

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es stellt sich die Frage, woraus hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen die entsprechenden Parkierungsfläche zugelassen ist.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob zusätzlich ein Verbotssignal für Fussgänger und nicht zugelassene Fahrzeugführer notwendig ist. Gemäss Gesetz und Verordnung ist auf automatisierten Parkierungsflächen kein Mischverkehr zugelassen (die Erläuterungen stehen diesbezüglich im Widerspruch zum Gesetzes- und Verordnungstext).</p>		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt werden konnten, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.</p>		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

asa - Vereinigung der schweizerischen Strassenverkehrsämter

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss gut aufgebaut werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Begriffsbestimmungen sollten zu besserer Verständlichkeit auch auf die international geltenden Level Stufen nach SAE J3016 Bezug nehmen.		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ergänzung lit. d nötig:</p> <p>Auch Unfälle mit einem reinen Sachschaden können eine Gefährdung darstellen und sollen nicht in lit. c hineininterpretiert werden müssen.</p>		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Eine Hinweispflicht für die Anleitungen ist zu begrüssen.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass dies aktiv bestätigt werden muss. Verhaltensanforderungen müssen in die AFV aufgenommen werden.</p>
--	--

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Zugang zu den Typengenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden gewährleistet sein.</p>	

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>	

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>	

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Fraglich ist ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein.</p>	

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: "Nicht amtliche" weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Der Gesuchsteller sollte nicht der Fahrzeughersteller, sondern der Betreiber des Parkierungssystems sein.		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		
	Es ist vollumfänglich auf die Pflichten gemäss Art. 30 SVG und Art. 73 VRV hinzuweisen.		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		
	Die Reaktionszeit muss definiert werden.		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Es muss mindestens die Kategorie B vorhanden sein auch für geschwindigkeitsreduzierte Fahrzeuge.		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Kriterien für die Gesuchsbeurteilungen müssen noch konkretisiert werden.

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Die Möglichkeiten von Administrativmassnahmen müssen zusätzlich aufgeführt werden.		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA muss gut aufgebaut werden, da dies ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung dieser Verordnung ist.		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt wurden soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:



FKS CSSP CSP

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und
Kommunikation / UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Zustellung per E-Mail an:
svg@astra.admin.ch

Bern, 12.02.2024 / PRP

**Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und
Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den
den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV):
Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 haben Sie die Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS) eingeladen, zu der im Titel erwähnten Angelegenheit Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit und teilen Ihnen mit, dass wir nach dem aktuellen Stand des Verfahrens keine Bemerkungen zu den vorgenommenen Änderungen haben.

Wir möchten jedoch auch weiterhin an der zukünftigen Arbeit beteiligt sein. Durch eine kontinuierliche Zusammenarbeit können wir sicherstellen, dass unser Fachwissen und unsere Erfahrung einen konstruktiven Beitrag zu den späteren Phasen des Entwicklungsprozesses leisten.

Wir danken nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Bemerkung und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Schweizerische Feuerwehr-Koordination FKS

MLaw Petra Prévôt
Generalsekretärin



Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia

Per Mail an:
svg@astra.admin.ch

Bern, 01.02.2024
11 jäg

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) wurde eingeladen, zur oben erwähnten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen dafür bestens.

Gerne teile ich Ihnen mit, dass unsere Konferenz beschlossen hat auf eine Stellungnahme im Namen der KKJPD zu verzichten. An unserer Stelle wird sich jedoch die KKPKS (Konferenz der kantonalen Polizeikommandantinnen und -kommandanten) zur Vorlage zu äussern.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüssen

Florian Düblin
Generalsekretär

Der Präsident

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesrat Albert Rösti

Bundeshaus Nord

3003 Bern

Per E-Mail an:

svg@astra.admin.ch

Bern, 26. Januar 2024

Stellungnahme der KKPKS zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 haben Sie uns zur Stellungnahme in titelerwähnter Sache eingeladen. Wir bedanken uns dafür und nehmen zusätzlich zum beiliegenden Fragebogen wie folgt Stellung:

Allgemeine Bemerkungen

Mit den in die Vernehmlassung geschickten Verordnungen (AFV und ÖStfV) soll die vom Parlament beschlossene Einführung und die Zulassung von autonomen und teilautonomen Fahrzeugen teilweise umgesetzt werden (nArt. 25 lit. c-d SVG). Der Zeitplan ist ambitioniert, indem die Inkraftsetzung im 1. Quartal 2025 geplant ist. Sie beinhaltet in einem ersten Schritt die Möglichkeit der Zulassung der nachfolgenden drei Arten von automatisierten Fahrsystemen:

1. *Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die nach wie vor einen Fahrzeugführer benötigen, aber bestimmte Streckenabschnitte automatisiert zurücklegen können und vom Fahrzeugführer nicht dauernd beaufsichtigt werden müssen.*
2. *Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die auf im Voraus festgelegten Parkierungsflächen ohne Anwesenheit des Fahrzeugführers manövrieren dürfen.*
3. *Führerlose Fahrzeuge, die auf im Voraus festgelegten Fahrstrecken unter der Aufsicht eines Operators verkehren dürfen.*

Der vierte im SVG vorgesehene Anwendungsfall des automatisierten Fahrens, führerlose Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedrigen Geschwindigkeiten, welche nicht auf festgelegte Strecken beschränkt sind und für welche keine Operatoren notwendig sind, wird in diesem Schritt noch nicht umgesetzt.



Der Präsident

Wie der Bericht zeigt, kann mit der schrittweisen Einführung des automatisierten Fahrens ein grosses Potential nutzbar gemacht werden, indem die Verkehrssicherheit verbessert und das Verkehrssystem effizienter genutzt werden kann. Hierdurch können Strassenkapazität und Verkehrsfluss erhöht und die Nachhaltigkeit gesteigert werden. Die neue Technologie ermöglicht privaten und öffentlichen Mobilitätsdienstleistern, neue, in die Zukunft gerichtete Geschäftsmodelle zu entwickeln und bildet die Grundlage für wirtschaftliche Innovationen.

Der Vorlage kann aus polizeilicher Sicht grundsätzlich zugestimmt werden, da hiermit die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer gewährleistet ist respektive verbessert werden soll.

Besonders wichtig scheint, dass die Strafverfolgungsbehörden in Untersuchungs- und Ereignisfällen auf die Fahrdaten zugreifen können. Damit wird sichergestellt, dass die Ursachen von Unfällen mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen aufgeklärt werden und die Systeme kontinuierlich verbessert werden können.

Es ist zu begrüßen, wenn in der Schweiz möglichst rasch klare Rahmenbedingungen geschaffen werden, um mit der neuen Technologie Erfahrungen sammeln zu können, damit diese für die Verkehrssicherheit und die Wirtschaft nutzbar gemacht werden können. Allerdings weist die Vorlage an gewissen Stellen noch Mängel und offene Fragen auf.

Besondere Bemerkungen

Zur Verhaltenspflicht bei der Verwendung des Automatisierungssystems (Art. 22 nAFV)

Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten präziser umschrieben werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen geschärft werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das indessen nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut kann vielmehr darauf geschlossen werden, dass es genügt, *wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird*. Die Pflichten des Lenkers müssen klarer umschrieben werden. Es muss klar sein, ob die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden muss oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.

Zudem sollte klargestellt werden, dass die neuen Verhaltenspflichten gemäss AFV auch als Verkehrsregeln im Sinne von Art. 26 ff. Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01; SVG) und der Verkehrsregelverordnung (SR 741.11; VRV) gelten. Ein entsprechender Hinweis oder Verweis im SVG würde Klarheit schaffen. Besser wäre es, die Verhaltensbestimmungen von Fahrzeuglenkenden und Operatoren in die VRV zu integrieren.

Zur Strafbarkeit (Art. 44 nAFV)

Für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt, fehlt es an einer rechtlichen Grundlage dafür, unter Umständen auch juristische Personen zur Verantwortung ziehen zu können. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche Unternehmensstrafrechtsnorm beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden (vgl. auch BGer 6B_252/2017 vom 20. Juni 2018). So weist das UVEK im erläuternden Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen



Der Präsident

Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln, herstellen und/oder im öffentlichen Verkehr zulassen oder als System einsetzen wollen, scheint zwingend notwendig.

In Art. 44 nAFV werden diverse Handlungen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren für strafbar erklärt. Dabei handelt es sich bei allen Straftatbeständen um blosser Übertretungen mithin um Bagatelldelikte, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können.

Die Erläuterungen hierzu stehen dazu im Widerspruch, indem dort ausgeführt wird, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handle. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind dagegen generell keine vorgesehen. Die vorgeschlagenen Straftatbestände tragen dem Gefährdungspotential entsprechend zu wenig Rechnung. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug im Notmodus auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j nAFV.

Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürfte es u.E. kaum genügen, diese Straftatbestände auch als Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände auszugestalten.

Zur Bewilligungspflicht (Art. 29 und 39 nAFV)

Weiter stellt sich die Frage, ob es für die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen und für Parkierungsflächen genügt, – analog der Regelung in Deutschland – lediglich eine Genehmigungspflicht einzuführen. Zweckmässiger wäre es zweifellos, stattdessen eine Bewilligungspflicht vorzusehen. Dies ermöglicht es, den kantonalen Behörden bei Bedarf massgeschneiderte Auflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Der Vorteil einer Bewilligungspflicht besteht darin, dass der kantonalen Bewilligungsbehörden ein Ermessensspielraum zugestanden wird, was bei einer Genehmigung nicht der Fall ist.

Zur Umsetzung und Inkraftsetzung (Art. 47 nAFV)

Wichtig ist, dass den Kantonen für die Umsetzung genügend Zeit einzuräumen ist. Die geplante Umsetzung im ersten Quartal 2025 ist für die Kantone, die die Vorlage umsetzen müssen, nicht machbar. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen die Kantone die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst auf- bzw. ausbauen.

Zu den finanziellen Auswirkungen

Die neuen Aufgaben sind mit Mehrkosten verbunden. Auch die Kantonspolizeien sind davon betroffen. So müssen komplexe Parkierungssysteme überprüft und bewilligt werden. Das Strassenverkehrsamt muss Fahrzeuge zulassen und das Amt für Mobilität muss Fahrstrecken für führerlose Fahrzeuge bewilligen. Hinzu kommen weitere Aufgaben im Rahmen von Strafuntersuchungen. So kommt der Auslesung und der Analyse von Fahrzeug- und Systemdaten in Zusammenhang mit Unfällen eine immer zentralere Bedeutung zu. Dazu müssen neue Informatik-Systeme und Auslesegeräte beschafft werden. Auch bedarf es einer intensiven Schulung der Spezialisten und der Frontpolizei.

Der Präsident

Zur Begleitgruppe

Der vom UVEK angekündigte Begleitgruppe, welche die Umsetzung in den Kantonen unterstützen kann, ist aus polizeilicher Sicht zuzustimmen. Von Vorteil wäre, wenn diese auch für die Unterstützung von Umsetzungsfragen auf Fachebene beigezogen werden könnte.

Zur Fahrfähigkeitsregelung bzw. Strafbarkeit von alkoholisierten Operatoren (Art. 35 Abs. 2 und Art. 44 Abs. 3 j nAFV)

Gemäss Art. 35 Abs. 2 nAFV müssen während der Ausübung der Tätigkeit als Operatorin oder Operator oder als Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, die Anforderungen an die Fahrfähigkeit erfüllt sein. Die Tätigkeit darf nicht unter Alkoholeinfluss ausgeübt werden.

Es ist zu begrüssen, dass diese Funktionäre fahrfähig sein müssen. Allerdings ist der vorgeschlagene Wortlaut u.E. unklar. Ist die Bestimmung als Alkoholverbot zu verstehen, wie es für Berufsschauffeure und Neulenker gilt oder gelten die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien? Es erscheint sinnvoll, hier auf die Regelung gemäss VRV zu verweisen und klarzustellen, dass diese Verkehrsregeln auch für Operierenden anwendbar sind. Falls kein Verweis auf die VRV erfolgt, sollte zumindest ein klarer Wert bzw. ein Alkoholverbot definiert werden.

Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatoren so- dann nur schwer möglich, da die Überwachung vom Büro aus erfolgt. Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.

Bezüglich Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unange- messen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahruntfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Der Präsident

Mark Burkhard, Kdt Polizei Basel-Landschaft

Beilage:

- Fragebogen zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Konferenz der Kantonalen Polizeikommandantinnen und -kommandanten KKPKS
Haus der Kantone
Speichergasse 6
3011 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Zur Umsetzung und Inkraftsetzung

Wichtig ist, dass den Kantonen für die Umsetzung genügend Zeit einzuräumen ist. Die geplante Umsetzung im ersten Quartal 2025 ist für die Kantone, die die Vorlage umsetzen müssen, nicht machbar. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen die Kantone die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst auf- bzw. ausbauen.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
In Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für die Verkehrsvollzugs-polizei schwierig und aufwändig, zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und vollautomatisierten</i> Fahrsystemen könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In Art. 6 Abs. 2 lit. b ist zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen können. Sonst ist es unklar, ob solche Fälle unter lit. c fallen oder nicht.		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmoduspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. Art. 7 Abs. 4 lit. d ist entsprechend anzupassen und die ersten drei Wörter sind zu streichen.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gemäss Art. 8 Abs. 2 nAFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nicht mehr benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen. In Art. 8 wird die Stilllegung hingegen nicht erwähnt. Der Verordnungstext stimmt nicht mit den Erläuterungen überein. Es ist zudem unklar und nicht geregelt, wer für eine Stilllegung verantwortlich ist.</p> <p>Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV stellt dieses Verhalten unter Strafe. Bei den Herstellern handelt es sich allerdings regelmässig um (internationale) jur. Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm analog OBG nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch nicht möglich.</p>		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Dabei ist zu beachten, dass eine Meldung an die Polizei nur bei Personenschaden zwingend ist (Art. 51 SVG). Die Polizei hat somit nicht von allen Unfällen Kenntnis.		
Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz.		

Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch melden. Da die Polizei nicht von allen Unfällen Kenntnis erhält, sollte dies zentral durch das ASTRA erfolgen.
--

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann vielmehr darauf geschlossen werden, *dass es genügt, wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird.*

Die Pflichten der Lenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht? Für die Verkehrspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, bzw. nach dem Grundsatz in dubio pro reo wäre das Verhalten gesetzeskonform. Auch für die Fahrzeuglenkenden sollte es klar sein, was zulässig ist und was nicht.

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetzeswortlaut bzw. dem Wortlaut der AFV und den Erläuterungen. Gemäss Art. 25b Abs. 2 SVG dürfen Automatisierungssysteme für Parkflächen nur auf Verkehrsflächen vorgesehen werden, die vom übrigen Verkehr sowie von Fussgängern und Radfahrenden abgegrenzt sind. Auf Seiten 8 und 33 (unten) der Erläuterungen wird jedoch von Mischverkehr ausgegangen (sprich es dürfen auf diesen Verkehrsflächen auch von Menschen gesteuerte Fahrzeuge und Fussgänger verkehren).

Sofern auf dieser abgegrenzten Parkfläche keine Personen oder Fahrzeuge verkehren und es sich um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, ist das SVG nicht anwendbar (keine öffentlichen Verkehrsflächen). Entsprechend ist es fraglich, ob diese Parkflächen über das Strassenverkehrsrecht zu regeln sind.

Zu beachten ist, dass die Kantone insbesondere in diesem Punkt genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Gemäss Art. 44 j und h nAFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 nAFV strafbar. Halter können natürliche oder jur. Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von jur. Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind.		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bezüglich der Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser. Bezüglich Strafbarkeit von alkoholisierten Operatorinnen und Operatoren ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis ins SVG wäre klarer.

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Den Kantonen muss genügend Zeit eingeräumt werden, um die Zuständigkeiten zu regeln. Allenfalls sind auch kantonale Gesetzesänderungen nötig, welche einige Zeit in Anspruch nehmen.

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug

von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Einerseits fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Zudem weist der erläuternde Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Ge-</p>		

setzesstufe für juristische Personen, welche Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig.

In Art. 44 nAFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich bei allen um blosser Übertretungen, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des automatisierten Fahrens u.E. zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j nAFV. Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Diesbezüglich ist zu erwähnen, dass Art. 143bis StGB (unbefugtes Eindringen in ein Datenverarbeitungssystem) zwar einen Straftatbestand vorsieht, dieser jedoch keinen Bezug zur Gefahr der Verkehrsteilnehmer herstellt. U.E. wäre im SVG eine Spezialstrafatbestand zu schaffen. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürften diese Straftatbestände keineswegs als – Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände – ausgestaltet werden.

Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist. Z.B. wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG? Die Konkurrenz zu den Straftatbeständen des SVG sollte (zumindest in den Erläuterungen) ausgeführt werden.

Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	



Herr
Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

per Email
svg@astra.admin.ch

Zürich, 18. Januar 2023

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV); Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Im Namen der Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren KSSD danken wir Ihnen für die Einladung zur Teilnahme an der erwähnten Vernehmlassung.

Die KSSD begrüsst die Absicht des Bundesrates, die technischen Entwicklungen dahingehend zu nutzen, dass die Verkehrssicherheit erhöht und der Verkehrsfluss verbessert wird.

Neue Entwicklungen zeigen sich meist zuerst in den urbanen Zentren. Unabdingbar ist aus unserer Sicht, dass die städtischen Behörden in die vorgesehenen Bewilligungsprozesse einbezogen werden. Dieser Grundsatz ist im Bundesrecht zu verankern.

Mit Blick auf den polizeilichen Vollzug plädieren wir für möglichst klare Verhaltenspflichten von Fahrzeughabern und Operatorinnen sowie für eindeutige strafrechtliche Verantwortlichkeiten auch für juristische Personen.



Unsere weiteren Einschätzungen und Antworten finden Sie in den beiliegenden Fragebogen.

Freundliche Grüsse

Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren

Co-Präsidentin

Co-Präsident

Sonja Lüthi
Direktion Soziales und Sicherheit St. Gallen

Martin Merki
Sozial- und Sicherheitsdirektion Luzern

Beilagen: - Fragebogen AFV
- Fragebogen ÖStFV

Kopien: - Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt
- Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie der Stadt Bern
- Direction de la sécurité et de l'économie Lausanne
- Dicastero Sicurezza e Spazi urbani della Città di Lugano
- Sozial- und Sicherheitsdirektion der Stadt Luzern
- Direktion Soziales und Sicherheit der Stadt St. Gallen
- Departement Sicherheit und Umwelt der Stadt Winterthur
- Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich
- Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs SVSP
- Städtevereinigung der Schutz- und Rettungsorganisationen
- Schweizerischer Städteverband



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren (KSSD)

info@kssd.ch

c/o

Stadt Zürich

Sicherheitsdepartement

Departementssekretariat

Bahnhofquai 3

Postfach 8021 Zürich

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Klare Regelungen betreffend Verhaltenspflichten sind unerlässlich, auch für den polizeilichen Vollzug.

Die Strafverfolgungsbehörden müssen in Ereignisfällen auf die Fahrdaten zugreifen können. Damit wird sichergestellt, dass die Ursachen von Unfällen mit autonomen Fahrzeugen aufgeklärt werden und die Systeme kontinuierlich verbessert werden können.

Bei den Strafbestimmungen ist sicherzustellen, dass auch juristische Personen zur Verantwortung gezogen werden können. Wie im erläuternden Bericht erwähnt, kann die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden (vgl. S. 42). Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche autonome Fahrzeuge entwickeln, herstellen und/oder im

<p>öffentlichen Verkehr zulassen oder als System einsetzen, scheint uns zwingend. Dies auch mit Blick auf die Erfahrungen mit den vom Bundesgericht als unzureichend beurteilten Bestimmungen zur Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich, die erst jüngst revidiert wurden (BGE 6B_252/2017 vom 20. Juni 2018 und BBI 2021 3026).</p> <p>Zudem ist dem Schutz vor Cyber-Angriffen Beachtung zu schenken. Die Sicherheit vor Cyber-Angriffen darf nicht den Herstellern überlassen werden. Es braucht (internationale) Standards der öffentlichen Hand.</p>
--

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Zur besseren Verständlichkeit und für die Zuordnung der Rechte und Pflichten sollte bei den Begriffsbestimmungen eine bessere Abstimmung auf die international geltenden Level Stufen nach SAE J3016 erfolgen (Level I, II, III).</p> <p>Zu Art. 2 lit. d: Das Wort «zumindest» streichen. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.</p>		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Zu Art. 3 Abs. 1 lit. g: Es ist nicht ausreichend, wenn die verlangten Schutzvorkehrungen gegen unrechtmässige Einwirkungen durch Dritte durch den Hersteller garantiert werden. Es braucht (internationale) Qualitätsstandards gegen Cyber-Angriffe, die eingehalten werden müssen.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 2: Die Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für polizeilichen Vollzug schwierig und aufwändig zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und vollautomatisierte</i> Fahrsysteme könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.</p>		

<p>Redaktionelle Hinweise:</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 1 lit. a: Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 2 lit. b: Das Wort «massgeblich» sollte gestrichen werden.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 2 lit. e: Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionszeit. Die Mindestreaktionszeit sollte in der Verordnung konkretisiert werden.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 3: Die Einhaltung der Verkehrsregeln sind sehr detailliert, aber zu wenig konkret umschrieben (u.a. «angemessener» Abstand). Im Wesentlichen geht es darum, dass ein vollautomatisiertes Fahrsystem das Fahrzeug so bedienen können muss, dass alle Verkehrsregeln eingehalten werden können. Demgegenüber können dies teil- respektive hochautomatisierte Fahrassistenzsysteme nur teilweise und es gelten andere Rechte und Pflichten für die verantwortlichen Menschen.</p>

<p>5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 6 Abs. 2 lit. b ist dahingehend zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohem Sachschaden eine Gefährdung darstellen können.</p>		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zu Art. 7 Abs. 4 lit. d: Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gemäss Art. 8 Abs. 2 nAFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nur noch beschränkt benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen. Es ist unklar, ob solche Fahrzeuge von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass es nicht mehr benützt werden darf? Wir regen zu einer Klärung im Verordnungstext an. Es ist zudem unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich wäre. Dies wäre in der Strassenverkehrskontrollverordnung zu regeln. Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV bedroht Hersteller ohne zertifiziertes Managementsystem mit Busse. Bei die den Herstellern handelt es sich regelmässig um (internationale) juristische Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch nicht möglich.		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Ob es richtig ist, auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden. Ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich weisen. Wir regen an, die Entwicklungen im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren zu beobachten.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Dabei ist zu beachten, dass eine Meldung an die Polizei bei Personenschaden von Gesetzes wegen bereits zwingend ist (Art. 51 SVG). Die Polizei hat nicht von allen Unfällen Kenntnis.</p> <p>Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz.</p> <p>Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch mitteilen. Da die Polizei nicht von allen Unfällen Kenntnis erhält, sollte dies zentral durch das ASTRA erfolgen.</p>

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Kantone sollten vom ASTRA in diesen Prozess einbezogen werden.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Die Worte "nicht amtliche" sind wegzulassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.
--	--

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann u.E. darauf geschlossen werden, dass es		

<p>genügt, wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird. Die Pflichten des Lenkers sollen klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.</p>
--

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Wir weisen darauf hin, dass die Formulierung, wonach Parkierungsflächen vom übrigen Verkehr «abgegrenzt» sein müssen, missverstanden werden kann. Die Formulierung findet sich im geltenden Art. 25b Abs. 2 SVG und im vorliegenden Verordnungsentwurf in Art. 29 Abs. 1 lit. a. Aus der Botschaft des Bundesrates zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes BBl 2021 3026 (S. 55) sowie dem erläuternden Bericht zur Verordnung über das automatisierte Fahren (S. 8) geht hervor, dass Mischverkehr möglich ist.</p> <p>Dies ist im Grundsatz zu begrüßen. Parkierungsflächen – insbesondere auf öffentlichem Grund – ausschliesslich für das automatisierte Parkieren vorzubehalten und darauf andere Nutzungen auszuschliessen, würden wir mit Blick auf die begrenzten Platzverhältnisse im urbanen Raum nicht als zielführend erachten.</p> <p>Sofern auf abgegrenzten Parkflächen gar keine Zufussgehende oder andere Fahrzeuge verkehren und es sich erkennbar um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, wäre das SVG nicht anwendbar. Solche Parkflächen könnten für das automatisierte Parkieren über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die betroffene Gemeinde ist zwingend einzubeziehen, um lokalen Gegebenheiten Rechnung tragen zu können – auch dann, wenn nach kantonalem Recht eine kantonale Behörde für die Bewilligung zuständig ist. Wir beantragen daher folgende Ergänzung:</p> <p><i><u>² Das Gesuch muss in jenem Kanton eingereicht werden, auf dessen Gebiet die betroffene Parkierungsfläche liegt. Wird die Bewilligung von einer kantonalen Behörde erteilt, so hört diese vor ihrem Entscheid die betroffene Gemeinde an.</u></i></p> <p>Des Weiteren ist sicherzustellen, dass Fahrzeugzulassung und Einsatzbereich harmonieren. Wenn es sich bei der für die Fahrzeugzulassung und für die Genehmigung des Einsatzbereiches zuständigen Behörden um unterschiedliche Stellen handelt, so sind die beiden Genehmigungen zu koordinieren.</p>		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Zu Abs. 1: Anstatt dem Begriff Genehmigung sollte der Begriff Bewilligung verwendet werden. Die Bewilligungsbehörde soll nötigenfalls Sicherheitsauflagen an die Bewilligung knüpfen können.</p>		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung		
--	--	--

<p>dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gemäss Art. 44 j und h AFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 AFV strafbar. Halter können natürliche oder juristische Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von juristischen Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind.</p>		

<p>32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatorinnen und Operatoren schwer möglich, da diese nicht vor Ort sein müssen.</p> <p>Die Strafbarkeit gemäss Art. 44 lit. j nAFV sieht in jedem Fall nur eine Übertretung vor. Hier sollte differenziert werden.</p>
--	---

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
<p>Der Begriff Genehmigung soll durch Bewilligung ersetzt werden.</p> <p>Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden neuen Fahrzeugtyp geprüft werden können.</p>		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug		
--	--	--

von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Bestimmung ist zwingend mit dem Zustimmungserfordernis der betroffenen Gemeinden zu ergänzen. Diese ist in der Beurteilung der Voraussetzungen nach Art. 40 Abs. 4 lit. a-c namentlich dann beizuziehen, wenn es sich bei der zuständigen Behörde um eine kantonale Behörde handelt.</p> <p>Begründung: Bei der Genehmigung der Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge handelt es sich nicht ausschliesslich um eine Frage der Fahrzeugzulassung, die nach Bundesrecht eine kantonale Aufgabe ist. Mit der Genehmigung eines solchen Einsatzbereichs wird zugleich ein Geschäftsmodell zugelassen, nämlich das kommerzielle Anbieten von taxiähnlichen Fahrdienstleistungen in führerlosen Fahrzeugen (folgend "Robotaxis"). Dieses Geschäftsmodell wird aktuell von den Weltmarktführern des automatisierten Fahrens in den USA in ersten Städten realisiert. Beispielsweise transportiert Waymo (Tochterunternehmen von Alphabet) in Phoenix und San Francisco bereits Passagiere in führerlosen Fahrzeugen, die mit einer mit Operator*innen besetzten Leitstelle verbunden sind und somit die im vorliegenden Verordnungsentwurf vorgesehenen Pflichten bei führerlosen Fahrzeugen erfüllen könnten. Der "Waymo Driver" ist ein Betriebssystem, das auf beliebige Fahrzeuge implementiert werden kann. Waymo kooperiert hinsichtlich der Herstellung von Robotaxis mit bedeutenden Autokonzernen wie Stellantis (u.a. Opel, Peugeot, Citroën, Fiat, Chrysler, Jeep und Alfa Romeo), der Allianz Renault-Nissan-Mitsubishi oder Geely (Volvo und mehrere chinesische Automarken). Auch andere globale Digital- und Autokonzerne entwickeln zum aktuellen Zeitpunkt Robotaxi-Systeme. Das Geschäftsmodell zielt aus kommerzieller Perspektive auf dichte Siedlungsgebiete, also Städte und deren Agglomerationen, und hat das Potenzial, den etablierten ÖV in verkehrspolitisch unerwünschter Weise zu schädigen. Die Problematik, die entsteht, wenn Städte in die Regulation dieser sie sehr stark betreffenden neuen Technologie nicht eingebunden sind, ist im U.S.-Bundesstaat Kalifornien offenkundig: So haben die Stadtbehörden von San Francisco sich – vergeblich – dagegen ausgesprochen, dass Waymo im August 2023 von der entscheidungsbefugten bundesstaatlichen California Public Utilities Commission (CPUC) die Zulassung für kommerziellen Passagiertransport auf ihrem Stadtgebiet erhielt (vgl. Anhörungsprotokoll im Entscheid der CPUC). Die Bürgermeisterin von Los Angeles, der nächsten von Waymo für den Start eines kommerziellen Robotaxi-Angebots vorgesehenen Stadt, hat im November 2023 einen offenen Brief an die CPUC publiziert. Sie fordert darin, dass die Stadt die Robotaxi-Dienste regulieren können muss. Primär aus Sicherheitsbedenken, aber auch wegen den erwartbaren Auswirkungen auf die Verkehrs- und Mobilitätsplanung der Stadt. Daher sind die Städte zwingend in das Verfahren zur Genehmigung der Einsatzbereiche für solche Fahrzeuge einzubinden. Die Bewilligungsvoraussetzungen sind durch die direkt betroffenen Städte zu beurteilen, etwa ob gemäss lit. c der jeweilige Ortsverkehr durch den Betrieb der führerlosen Fahrzeuge nicht behindert oder überlastet wird.</p> Aus Perspektive des innerstädtischen ÖV ist anzunehmen, dass durch neue, taxiähnliche Geschäftsmodelle (Mobility on Demand) mit führerlosen Fahrzeugsystemen der Anspruch, Haltestelleninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs mitzubeneutzen, steigen wird. Dies soll und darf nicht zulasten des öffentlichen Linienverkehrs geschehen. Dieser darf an Haltestellen gemäss Strassensignalisationsverordnung nicht behindert werden. Ebenso ist darauf, dass eine Freigabe von weiteren		

	<p>Verkehrsflächen – namentlich Busspuren – ebenso zu einer Verringerung der Verkehrsleistung des ÖV führen kann. In der Regel stellt die Strasseneigentümerin die Haltestellen und ÖV-Verkehrsflächen bereit.</p> <p>Wir erkennen durchaus die Chancen der neuen Technologie, nämlich wenn Robotaxis als emissionsarme, flächeneffiziente und absolut verkehrssichere Fahrzeuge mit städteverträglichen Angebotskonzepten, z.B. On-Demand Ridepooling, konzipiert werden, die sinnvoll mit den grossen, im Fern- und Stadtzentrumverkehr weiterhin punkto Emissionen und Flächeneffizienz noch besser abschneidenden Fahrzeugen des heutigen ÖV kombiniert werden. Eine solche Entwicklung ist aber nicht selbstverständlich, sondern muss aktiv in jedem einzelnen Einsatzgebiet führerloser Fahrzeuge konzipiert und umgesetzt werden.</p> <p>Deshalb halten wir eine Zustimmungserfordernis für unverzichtbar. Dieses muss bereits in der Verordnung des Bundes und nicht erst im nachgelagerten kantonalen Recht vorgesehen werden. Nur durch ein im Bundesrecht verankertes Mitspracherecht des Strasseneigentümers bei der Genehmigung des Einsatzbereiches wird gewährleistet, dass die Kommunen ihr Interesse bezüglich des automatisierten Verkehrs miteinbringen und mit den Unternehmungen des öffentlichen Personenverkehrs abstimmen können.</p>
--	--

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Der Entscheid ist zwingend auch der betroffenen Gemeinde zu eröffnen.		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund eines fehlerhaften Automatisierungssystems zu Personenschäden kommt. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche autonome Fahrzeuge entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig.</p> <p>In Art. 44 AFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich um blosser Übertretungen, welche mit Bussen in der Höhe von maximal 10'000 Franken bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des autonomen Fahrens u.E. zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g AFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j AFV.</p> <p>Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert.</p> <p>Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG zur Anwendung, wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt?</p> <p>Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.</p>		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>² <i>Das Astra bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone <u>und die betroffene Gemeinde</u> bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge ...</i></p>		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Schweizerische Vereinigung
Städtischer Polizeichefs SVSP
c/o Stadtpolizei St.Gallen
Vadianstrasse 57
9001 St.Gallen
Telefon 071 224 61 69
Telefax 071 224 66 66
<http://www.svsp.info/d/home.asp>

P.P. 9001 St.Gallen Post CH AG
Stadtpolizei, Vadianstrasse 57

Herr
Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

per E-Mail an:
svg@astra.admin.ch

St.Gallen, 19. Januar 2024

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV); Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Im Namen der Schweizerischen Vereinigung Städtischer Polizeichefs SVSP danken wir Ihnen für die Einladung zur Teilnahme an der erwähnten Vernehmlassung.

Die SVSP begrüsst die Absicht des Bundesrates, die technischen Entwicklungen dahingehend zu nutzen, dass die Verkehrssicherheit erhöht und der Verkehrsfluss verbessert wird.

Neue Entwicklungen zeigen sich meist zuerst in den urbanen Zentren. Unabdingbar ist aus unserer Sicht, dass die städtischen Behörden in die vorgesehenen Bewilligungsprozesse einbezogen werden. Dieser Grundsatz ist im Bundesrecht zu verankern.

Mit Blick auf den polizeilichen Vollzug plädieren wir für möglichst klare Verhaltenspflichten von Fahrzeuginhabern und Operatorinnen sowie für eindeutige strafrechtliche Verantwortlichkeiten auch für juristische Personen.

Unsere weiteren Einschätzungen und Antworten finden Sie in den beigelegten Fragebogen.

Freundliche Grüsse

Oberstlt Ralph Hurni
Co-Präsident SVSP

Beilagen: -erwähnt





Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs SVSP

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Klare Regelungen betreffend Verhaltenspflichten sind unerlässlich, auch für den polizeilichen Vollzug.

Die Strafverfolgungsbehörden müssen in Ereignisfällen auf die Fahrdaten zugreifen können. Damit wird sichergestellt, dass die Ursachen von Unfällen mit autonomen Fahrzeugen aufgeklärt werden und die Systeme kontinuierlich verbessert werden können.

Bei den Strafbestimmungen ist sicherzustellen, dass auch juristische Personen zur Verantwortung gezogen werden können. Wie im erläuternden Bericht erwähnt, kann die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden (vgl. S. 42). Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche autonome Fahrzeuge entwickeln, herstellen und/oder im öffentlichen Verkehr zulassen oder als System einsetzen, scheint uns zwingend. Dies auch mit Blick auf die Erfahrungen mit den vom Bundesgericht als unzureichend beurteilten Bestimmungen zur Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich, die erst jüngst revidiert wurden (BGE 6B_252/2017 vom 20. Juni 2018 und BBI 2021 3026).

Zudem ist dem Schutz vor Cyber-Angriffen Beachtung zu schenken. Die Sicherheit vor Cyber-Angriffen darf nicht den Herstellern überlassen werden. Es braucht (internationale) Standards der öffentlichen Hand.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Zur besseren Verständlichkeit und für die Zuordnung der Rechte und Pflichten sollte bei den Begriffsbestimmungen eine bessere Abstimmung auf die international geltenden Level Stufen nach SAE J3016 erfolgen (Level I, II, III).</p> <p>Zu Art. 2 lit. d: Das Wort «zumindest» streichen. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.</p>		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Zu Art. 3 Abs. 1 lit. g: Es ist nicht ausreichend, wenn die verlangten Schutzvorkehrungen gegen unrechtmässige Einwirkungen durch Dritte durch den Hersteller garantiert werden. Es braucht (internationale) Qualitätsstandards gegen Cyber-Angriffe, die eingehalten werden müssen.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 2: Die Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für polizeilichen Vollzug schwierig und aufwändig zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und vollautomatisierte</i> Fahrsysteme könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.</p> <p>Redaktionelle Hinweise: Zu Art. 3 Abs. 1 lit. a: Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. b: Das Wort «massgeblich» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. e: Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionszeit. Die Mindestreaktionszeit sollte in der Verordnung konkretisiert werden.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 3: Die Einhaltung der Verkehrsregeln sind sehr detailliert, aber zu wenig konkret umschrieben (u.a. «angemessener» Abstand). Im Wesentlichen geht es darum, dass ein vollautomatisiertes Fahrsystem das Fahrzeug so bedienen können</p>		

	muss, dass alle Verkehrsregeln eingehalten werden können. Demgegenüber können dies teil- respektive hochautomatisierte Fahrassistenzsysteme nur teilweise und es gelten andere Rechte und Pflichten für die verantwortlichen Menschen.
--	--

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

	Art. 6 Abs. 2 lit. b ist dahingehend zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohem Sachschaden eine Gefährdung darstellen können.
--	---

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

	Zu Art. 7 Abs. 4 lit. d: Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem.
--	---

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gemäss Art. 8 Abs. 2 nAFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nur noch beschränkt benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen.</p> <p>Es ist unklar, ob solche Fahrzeuge von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass es nicht mehr benützt werden darf? Wir regen zu einer Klärung im Verordnungstext an. Es ist zudem unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich wäre. Dies wäre in der Strassenverkehrs-kontrollverordnung zu regeln.</p> <p>Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV bedroht Hersteller ohne zertifiziertes Managementsystem mit Busse. Bei die den Herstellern handelt es sich regelmässig um (internationale) juristische Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch nicht möglich.</p>		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ob es richtig ist, auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden. Ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich</p>		

	weisen. Wir regen an, die Entwicklungen im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren zu beobachten.
--	---

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Dabei ist zu beachten, dass eine Meldung an die Polizei bei Personenschaden von Gesetzes wegen bereits zwingend ist (Art. 51 SVG). Die Polizei hat nicht von allen Unfällen Kenntnis.		

	<p>Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz.</p> <p>Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch mitteilen. Da die Polizei nicht von allen Unfällen Kenntnis erhält, sollte dies zentral durch das ASTRA erfolgen.</p>
--	---

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Die Kantone sollten vom ASTRA in diesen Prozess einbezogen werden.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Die Worte "nicht amtliche" sind wegzulassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann u.E. darauf geschlossen werden, dass es genügt, wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird. Die Pflichten des Lenkers sollen klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem</p>		

aktuellen Wortlaut kaum möglich und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Wir weisen darauf hin, dass die Formulierung, wonach Parkierungsflächen vom übrigen Verkehr «abgegrenzt» sein müssen, missverstanden werden kann. Die Formulierung findet sich im geltenden Art. 25b Abs. 2 SVG und im vorliegenden Verordnungsentwurf in Art. 29 Abs. 1 lit. a. Aus der Botschaft des Bundesrates zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes BBl 2021 3026 (S. 55) sowie dem erläuternden Bericht zur Verordnung über das automatisierte Fahren (S. 8) geht hervor, dass Mischverkehr möglich ist.</p> <p>Dies ist im Grundsatz zu begrüßen. Parkierungsflächen – insbesondere auf öffentlichem Grund – ausschliesslich für das automatisierte Parkieren vorzubehalten und darauf andere Nutzungen auszuschliessen, würden wir mit Blick auf die begrenzten Platzverhältnisse im urbanen Raum nicht als zielführend erachten.</p> <p>Sofern auf abgegrenzten Parkflächen gar keine Zufussgehende oder andere Fahrzeuge verkehren und es sich erkennbar um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, wäre das SVG nicht anwendbar. Solche Parkflächen könnten für das automatisierte Parkieren über audi-eNZrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die betroffene Gemeinde ist **zwingend** einzubeziehen, um lokalen Gegebenheiten Rechnung tragen zu können – auch dann, wenn nach kantonalem Recht eine kantonale Behörde für die Bewilligung zuständig ist. Wir beantragen daher folgende Ergänzung:

² *Das Gesuch muss in jenem Kanton eingereicht werden, auf dessen Gebiet die betroffene Parkierungsfläche liegt. Wird die Bewilligung von einer kantonalen Behörde erteilt, so hört diese vor ihrem Entscheid die betroffene Gemeinde an.*

Des Weiteren ist sicherzustellen, dass Fahrzeugzulassung und Einsatzbereich harmonisieren. Wenn es sich bei der für die Fahrzeugzulassung und für die Genehmigung des Einsatzbereiches zuständigen Behörden um unterschiedliche Stellen handelt, so sind die beiden Genehmigungen zu koordinieren.

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Zu Abs. 1: Anstatt dem Begriff Genehmigung sollte der Begriff Bewilligung verwendet werden. Die Bewilligungsbehörde soll nötigenfalls Sicherheitsauflagen an die Bewilligung knüpfen können.

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gemäss Art. 44 j und h AFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 AFV strafbar. Halter können natürliche oder juristische Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von juristischen Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind.		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>Im Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatorinnen und Operatoren schwer möglich, da diese nicht vor Ort sein müssen.</p> <p>Die Strafbarkeit gemäss Art. 44 lit. j nAFV sieht in jedem Fall nur eine Übertretung vor. Hier sollte differenziert werden.</p>

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Der Begriff Genehmigung soll durch Bewilligung ersetzt werden.		
Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden neuen Fahrzeugtyp geprüft werden können.		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Bestimmung ist zwingend mit dem Zustimmungserfordernis der betroffenen Gemeinden zu ergänzen. Diese ist in der Beurteilung der Voraussetzungen nach Art. 40 Abs. 4 lit. a-c namentlich dann beizuziehen, wenn es sich bei der zuständigen Behörde um eine kantonale Behörde handelt.</p> <p>Begründung:</p> <p>Bei der Genehmigung der Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge handelt es sich nicht ausschliesslich um eine Frage der Fahrzeugzulassung, die nach Bundesrecht eine kantonale Aufgabe ist. Mit der Genehmigung eines solchen Einsatzbereichs wird zugleich ein Geschäftsmodell zugelassen, nämlich das kommerzielle Anbieten von taxiähnlichen Fahrdienstleistungen in führerlosen Fahrzeugen (folgend "Robotaxis"). Dieses Geschäftsmodell wird aktuell von den Weltmarktführern des automatisierten Fahrens in den USA in ersten Städten realisiert. Beispielsweise transportiert Waymo (Tochterunternehmen von Alphabet) in Phoenix und San Francisco bereits Passagiere in führerlosen Fahrzeugen, die mit einer mit Operator*innen besetzten Leitstelle verbunden sind und somit die im vorliegenden Verordnungsentwurf vorgesehenen Pflichten bei führerlosen Fahrzeugen erfüllen könnten. Der "Waymo Driver" ist ein Betriebssystem, das auf beliebige Fahrzeuge implementiert werden kann. Waymo kooperiert hinsichtlich der Herstellung von Robotaxis mit bedeutenden Autokonzernen wie Stellantis (u.a. Opel, Peugeot, Citroën, Fiat, Chrysler, Jeep und Alfa Romeo), der Allianz Renault-Nissan-Mitsubishi oder Geely (Volvo und mehrere chinesische Automarken). Auch andere globale Digital- und Autokonzerne entwickeln zum aktuellen Zeitpunkt Robotaxi-Systeme. Das Geschäftsmodell zielt aus kommerzieller Perspektive auf dichte Siedlungsgebiete, also Städte und deren Agglomerationen, und hat das Potenzial, den etablierten ÖV in verkehrspolitisch unerwünschter Weise zu schädigen. Die Problematik, die entsteht, wenn Städte in die Regulation dieser sie sehr stark betreffenden neuen Technologie nicht eingebunden sind, ist im U.S.-Bundesstaat Kalifornien offenkundig: So haben die Stadtbehörden von San Francisco sich – vergeblich – dagegen ausgesprochen, dass Waymo im August 2023 von der entscheidungsbefugten bundesstaatlichen California Public Utilities Commission (CPUC) die Zulassung für kommerziellen Passagiertransport auf ihrem Stadtgebiet erhielt (vgl. Anhörungsprotokoll im Entscheid der CPUC). Die Bürgermeisterin von Los Angeles, der nächsten von Waymo für den Start eines kommerziellen Robotaxi-Angebots vorgesehenen Stadt, hat im November 2023 einen offenen Brief an die CPUC publiziert. Sie fordert darin, dass die Stadt die Robotaxi-Dienste regulieren können muss. Primär aus Sicherheitsbedenken, aber auch wegen den erwartbaren Auswirkungen auf die Verkehrs- und Mobilitätsplanung der Stadt. Daher sind die Städte zwingend in das Verfahren zur Genehmigung der Einsatzbereiche für solche Fahrzeuge einzubinden. Die Bewilligungsvoraussetzungen sind durch die direkt betroffenen Städte zu beurteilen, etwa ob gemäss lit. c der jeweilige Ortsverkehr durch den Betrieb der führerlosen Fahrzeuge nicht behindert oder überlastet wird.</p> <p>Aus Perspektive des innerstädtischen ÖV ist anzunehmen, dass durch neue, taxiähnliche Geschäftsmodelle (Mobility on Demand) mit führerlosen Fahrzeugsystemen der Anspruch, Haltestelleninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs mitzubeneutzen, steigen wird. Dies soll und darf nicht zulasten des öffentlichen Linienverkehrs geschehen. Dieser darf an Haltestellen gemäss Strassensignalisationsverordnung nicht behindert werden. Ebenso ist darauf, dass eine Freigabe von weiteren Verkehrsflächen – namentlich Busspuren – ebenso zu einer Verringerung der Verkehrsleistung</p>		

<p>des ÖV führen kann. In der Regel stellt die Strasseneigentümerin die Haltestellen und ÖV-Verkehrsflächen bereit.</p> <p>Wir erkennen durchaus die Chancen der neuen Technologie, nämlich wenn Robotaxis als emissionsarme, flächeneffiziente und absolut verkehrssichere Fahrzeuge mit städteverträglichen Angebotskonzepten, z.B. On-Demand Ridepooling, konzipiert werden, die sinnvoll mit den grossen, im Fern- und Stadtzentrumverkehr weiterhin punkto Emissionen und Flächeneffizienz noch besser abschneidenden Fahrzeugen des heutigen ÖV kombiniert werden. Eine solche Entwicklung ist aber nicht selbstverständlich, sondern muss aktiv in jedem einzelnen Einsatzgebiet führerloser Fahrzeuge konzipiert und umgesetzt werden.</p> <p>Deshalb halten wir eine Zustimmungserfordernis für unverzichtbar. Dieses muss bereits in der Verordnung des Bundes und nicht erst im nachgelagerten kantonalen Recht vorgesehen werden. Nur durch ein im Bundesrecht verankertes Mitspracherecht des Strasseneigentümers bei der Genehmigung des Einsatzbereiches wird gewährleistet, dass die Kommunen ihr Interesse bezüglich des automatisierten Verkehrs miteinbringen und mit den Unternehmungen des öffentlichen Personenverkehrs abstimmen können.</p>

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Der Entscheid ist zwingend auch der betroffenen Gemeinde zu eröffnen.		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund eines fehlerhaften Automatisierungssystems zu Personenschäden kommt. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche autonome Fahrzeuge entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig.</p> <p>In Art. 44 AFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich um bloße Übertretungen, welche mit Bussen in der Höhe von maximal 10'000 Franken bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des autonomen Fahrens u.E. zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g AFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j AFV.</p> <p>Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert.</p> <p>Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG zur Anwendung, wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt?</p> <p>Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.</p>		

43. Sind Sie mit der Ausnahmestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>² <i>Das Astra bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone <u>und die betroffene Gemeinde</u> bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge ...</i></p>		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
3003 Bern

per E-Mail: svg@astra.admin.ch

Bern, 2. Februar 2024

**Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens: AFV und ÖStFV
Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 haben Sie die Vernehmlassung zu den titelerwähnten Vorlagen eröffnet. Der AGVS bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der AGVS begrüsst die Ausarbeitung von Grundlagen zum automatisierten Fahren sowie von möglichen Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr und befürwortet die Stossrichtung der Vorlagen.

Es ist uns jedoch ein generelles Anliegen, dass anstatt zusätzlicher Bürokratie und neuer Pflichten, bestehende rechtliche Instrumente der Verantwortung beibehalten werden. So sind wir dezidiert der Auffassung, dass die Rechtsgrundlage aus Art. 31 SVG auch beim automatisierten Fahren Anwendung finden muss und der Führer in seinen Vorsichtspflichten für die bestimmungsgemässe Verwendung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen vollumfänglich verantwortlich bleibt und Dritten keine neuen Pflichten oder Verantwortungen auferlegt werden.

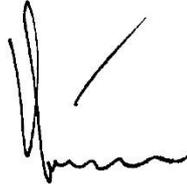
Bitte entnehmen Sie detailliertere Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen dieser Vernehmlassung in unseren Antworten in den beiden Fragebogen.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Manfred Wellauer
Vizepräsident



Markus Aegerter
Mitglied der Geschäftsleitung



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Wölflistrasse 5

3006 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Art. 3 Abs. 2 lit. e AFV: Aus Sicht des AGVS muss für das erforderliche menschliche Eingreifen, die ausreichende Zeitreserve genauer definiert werden. Nebst genügend Zeit zur Erkennung des erforderlichen Eingreifens, muss auch genügend Reaktionszeit vorgesehen werden.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Art. 6 Abs. 2 lit. b AFV sollte unseres Erachtens für Massnahmen nach Inverkehrsetzung nebst der Verhältnismässigkeit der Massnahme auch explizit berücksichtigen, dass bei einem Unfall mit Personenschaden, der Unfall auf Automatisierungssysteme zurückzuführen ist. Ein menschliches Versagen darf aus unserer Sicht nicht zu Massnahmen bei bereits in Verkehr gesetzten Fahrzeugen führen.		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Generell scheint uns die Einhaltung der Informationspflicht tendenziell schwierig in der praktischen Umsetzung sowie in der Kontrolle. Auch zu erwähnen ist hierbei, dass die Nicht-Einhaltung der Informationspflicht zu einer Busse nach Art. 44 Abs. 1 lit. c AFV führen kann, was aus unserer Sicht nicht verhältnismässig ist, zumal der Beweis über die vorgenommene Information schwer zu erbringen ist und ebenfalls nicht vorgeschrieben ist. Die Informationspflicht muss einfach, praxistauglich und vor		

<p>allem wirksam erfolgen, was mit vernünftigen sowie verhältnismässigen Massnahmen kaum möglich ist. Deshalb schlagen wir vor, die Informationspflicht zu streichen und nur die Verpflichtung des Zurverfügungstellens der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung vorzusehen.</p>
--

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Für den AGVS ist es unklar, wie die Vertrautheit von Automatisierungssystemen gewährleistet werden kann und bei fehlender Kenntnisnahme der Anleitungen eine Busse droht. Eine Kontrolle diesbezüglich scheint aus unserer Sicht kaum möglich. Eine Vertrautheit kann deshalb nur mit einer Prüfung der Kenntnisse effektiv gewährleistet werden. Der AGVS schlägt nebst der vorgesehenen Integration des Inhalts in die Führerprüfung, die mögliche Schaffung einer nachträglichen Prüfung vor. Weiter muss die Verantwortung für die Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung beim Fahrzeugführer bleiben (Art. 31 SVG).</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus unserer Sicht sollte die Möglichkeit offenbleiben auch Einzelgenehmigungen oder schweizerische Typengenehmigungen erteilen zu können, um künftige schweizerische Innovationen im Bereich des automatisierten Fahrens unterstützen zu können. Dies sollte unbedingt in einem neuen lit. c vorgesehen werden.</p>		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 13 Abs. 3 AFV bedarf einer Präzisierung, dass es sich auch um Daten handeln muss, auf welche Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter überhaupt Zugriff haben. Für weitergehende Daten, welche bspw. nur dem Hersteller vorliegen, muss der Hersteller gesetzlich zur Herausgabe verpflichtet werden.</p>
--	---

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es muss unbedingt gewährleistet werden, dass Fahrzeughalter im Falle eines Ereignisses an ihre Meldepflicht erinnert werden. Ist die erstmalige Instruktion länger her, kann die Meldepflicht vergessen werden.</p>	

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>	

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>	

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>	

	<p>Die Prüfung sowie die Nachprüfung von Fahrzeugen fallen in die Zuständigkeit der Kantone. Kantone, welche die Nachprüfung von Fahrzeugen durch das sog. Reparaturbestätigungsverfahren an privatrechtliche Betriebe weiterdelegieren, sollten dies auch künftig bei führerlosen Fahrzeugen machen dürfen. Betriebe, welche derartige Nachprüfungen durchführen, werden vor der Zulassung als anerkannter Fachbetrieb durch die Kantone geprüft und führen die Nachprüfungen fachmännisch durch. Sind aufgrund der Komplexität einer spezifischen Beanstandung anerkannte Betriebe nicht in der Lage die Prüfung wegen der spezifischen Gegebenheiten durchzuführen, soll das zuständige Strassenverkehrsamt die Nachprüfung durchführen. Ist auch das Strassenverkehrsamt nicht in der Lage die Prüfung vorzunehmen, soll eine Delegation an eine anerkannte Prüfstelle möglich bleiben.</p>
--	---

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die		
---	--	--

Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Pflicht erfordert Schulung von Personen, welche die Instruktion über die Systeme gemäss Herstellervorgaben weitergeben. Bei der Auto-Miete, Carsharing-Angeboten und bei Online-Verkäufen ist eine solche Instruktion nicht ohne Weiteres umsetzbar und verursacht in der Praxis diverse Schwierigkeiten. Fraglich bleibt, ob schlussendlich tatsächlich eine korrekte Instruktion erfolgt oder, ob eine Abhandlung der gesetzlichen Vorschriften mit einer einfachen Bestätigung übergangen wird. Diesbezüglich ist die Aufbewahrung ebenfalls mit diversen Schwierigkeiten verbunden, sodass die Aufbewahrung ein Management sowie Ressourcen bedürfen. Zudem ist es möglich, dass die Aufbewahrung, egal ob physisch oder digital, untergehen kann. Weiter müsste bei Softwareaktualisierungen bei solchen Fahrzeugen erneut eine Schulung sowie Aufbewahrung folgen, was erheblichen Mehraufwand zur Folge hat. Generell darf aus unserer Sicht die Verantwortung über die bestimmungsgemässe Verwendung solcher Fahrzeuge nicht auf Dritte übertragen werden. Der Führer muss gemäss Art. 31 SVG «das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann». Zur Vorsichtspflicht gehört auch die bestimmungsgemässe Verwendung des Fahrzeugs. Daher muss die Verantwortung über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme weiterhin beim Führer selbst liegen, womit Art. 21 AFV obsolet ist und ersatzlos zu streichen ist.</p>		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Formulierungen in Art. 22 AFV müssen genauer definiert werden, da diese sehr vage sind. Es ist nicht klar, wann und wie schnell die Bedienung des Fahrzeuges wieder übernommen werden muss, denn je nach den Umständen, kann es schwer einzuschätzen sein, wann eine Situation als unsicher einzustufen ist und man von sich aus das Steuer übernehmen muss. Als generelle Bemerkung möchten wir zudem festhalten, dass das Fahren mit Automatisierungssystemen mit solchen Pflichten die Attraktivität nicht sonderlich fördert und man im Mischverkehr de facto immer noch aufmerksam bleiben muss.</p>		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Eine gemeinsame Mischnutzung mit allen Fahrzeugen muss dabei möglich bleiben. Eine ausschliessliche Nutzung für Fahrzeuge mit automatisiertem Parken führt zu einer Erhöhung des Platzbedarfs für Parkplätze, die bereits heute knapp in der Anzahl sind.
--	---

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Eine gemeinsame Mischnutzung mit allen Fahrzeugen muss dabei möglich bleiben. Eine ausschliessliche Nutzung für Fahrzeuge mit automatisiertem Parken führt zu		

	einer Erhöhung des Platzbedarfs für Parkplätze, die bereits heute knapp in der Anzahl sind.
--	---

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Art. 44 Abs. 1 lit. c und d Ziff. 1 und 2 AFV sind aus unserer Sicht nicht verhältnismässig. Siehe dazu die Bemerkungen bei den Fragen 10 und 22.		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Eine enge Begleitung und Kontrolle mach aus Sicht des AGVS Sinn, nicht zuletzt, um Vertrauen und Akzeptanz für führerlose Fahrzeuge zu fördern.

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

auto-schweiz

Vereinigung Schweizer Automobilimporteure

Wölflistrasse 5

3006 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Auto-schweiz begrüsst es, dass die Grundlagen für das automatisierte Fahren mit der erfolgten SVG-Revision und der Ausarbeitung einer Verordnung geregelt werden. Schweizer Unternehmen trugen in den vergangenen Jahren und auch aktuell noch mit Pilotprojekten stark zur Entwicklung automatisierter/autonomer Fahrzeuge bei. Es muss daher künftig möglich sein, das erlangte CH-Wissen in Produkte umsetzen zu können und in der Schweiz Einzelzulassungen zu ermöglichen, wie auch Typengenehmigungen erlangen zu können.

Weiter muss die Terminologie der Schweizer Verordnung mit der Terminologie von EU/UN-Erlassen übereinstimmen, da in der Schweizer Verordnung oft auf eben diese Dokumente verwiesen wird.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Art.3 Abs.3 Buchstabe; e Der Wortlaut «ausreichende Zeitreserve» muss präziser formuliert werden, z.B. «der dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Zeitreserve»		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dass neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr gesetzten Fahrzeugen zur Anwendung kommen sollen, ist im Sinne der Verkehrssicherheit zu begrüßen. Es muss aber mit allen Mitteln verhindert werden, dass Fahrzeuge, welche nicht aufgerüstet werden können, ihre Verkehrszulassung verlieren. Ebenfalls darf der Kostenfaktor einer Aufrüstung nicht ausseracht gelassen werden.		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Begriff «Dritter» muss klar umschrieben werden. Gelten z.B. Familienmitglieder als «Dritter» oder nicht? «Andere Personen» wäre klarer.		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bst. b: Die Möglichkeiten, unter welchen in der Schweiz Einzelgenehmigungen bzw. nationale Typengenehmigungen zu erlangen sein können, müssen festgehalten werden. In der Schweiz wurde in der Vergangenheit und wird künftig sicherlich weiteres Knowhow erarbeitet, welches zwingend in Produkte umgesetzt werden können muss.		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Abs. 3: Ist nur die Betriebssicherheit von führerlosen Fahrzeugen von Interesse? Wie steht es mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen? Fahrzeughalterinnen, -halter sind zur Herausgabe von Daten bezüglich der Verkehrs- und Betriebssicherheit verpflichtet. Dies wird für fahrzeugspezifische Daten wohl kaum möglich sein. Der Halter, die Halterin kann lediglich der Herausgabe von Fahrzeugdaten zustimmen. Ebenfalls stellt sich noch die Frage ob in diesem Abs. auch personenbezogene Daten gemeint sind. Hier wäre eine Präzisierung notwendig.

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Art.14 Abs.4

Es müssen schweizweit ausnahmslos dieselben Prüfanforderungen gelten und umgesetzt werden. Der Interpretationsspielraum der Prüfanforderungen ist auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Auf die Aufklärungspflicht wird bereits in Art. 9 eingegangen. Der Art. 21 ist ersatzlos zu streichen, da davon ausgegangen werden kann, dass sich Fahrzeuglenker im Eigeninteresse mit den Fahrzeugfunktionen auseinandersetzen werden. Des Weiteren nimmt Art. 31 SVG den Führer, die Führerin bereits in die Pflicht; «Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann». Die Strafbestimmungen sind in Art. 90 SVG festgehalten.		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Verwendung von Einparkassistenzsystemen, bei denen die fahrzeugführende Person das Parkiermanöver überwacht und allenfalls abbricht, muss weiterhin möglich bleiben (Art.3 Abs.3bis VRV).

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

JA

NEIIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Vereinfachung des jeweiligen Bewilligungsprozess ist anzustreben.

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

JA

NEIIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Parkierungseinrichtungen müssen sowohl von Fahrzeugen mit als auch von Fahrzeugen ohne Automatisierungssystem zum Parkieren genutzt werden können. Eine Mischnutzung muss zulässig sein, so dass bestehende Parkierungseinrichtungen genutzt werden können. Es darf nicht zu einer baulichen Verdoppelung von Zu- und Wegfahrten kommen.

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nach Art. 32 Abs. 2 sind Fahrzeughalterinnen und -halter verpflichtet, dass, bevor das Fahrzeug in den täglichen Betrieb genommen wird, eine erweiterte Funktionskontrolle (Bremsen, Lenkung, Beleuchtung, Reifen, Räder, Aufhängung, Nichtvorhandensein von Fehlern von sicherheitsrelevanten elektronisch geregelten Fahrzeugsystemen) ausgeführt wird. Des Weiteren muss sich der Operator die Operatorin gemäss Art. 33 Abs. 1 Buchstabe b vor Inbetriebsetzung des führerlosen Fahrzeuges vergewissern, dass eine erweiterte Funktionskontrolle des Fahrzeuges nach Art. 32 Abs. 2 erfolgt ist. Ein jährlicher Prüfintervall ist unverhältnismässig und muss verlängert werden. Vorschlag: Prüfintervall identisch dem bestehenden Art. 33 Abs. 2a. Die Ziffer 5 ist ersatzlos zu streichen.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich

Tel. 043 488 40 30

E-Mail: info@fussverkehr.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Fussverkehr Schweiz anerkennt die Bedeutung eines gesetzlichen Rahmens zur Regulierung von Fahrzeugen, die Teile oder die gesamte Fahraufgabe automatisieren. Allerdings ist es wichtiger, dass die gesetzliche Rahmenbedingungen einen sicheren Einsatz der Technologien des automatisiertes Fahrens gewährleisten, als dass sie einseitig die Entwicklung von neuen Technologien oder von (privat-)wirtschaftlichen Interessen fördern.

Als Fachverband der Fussgänger:innen äussert sich Fussverkehr Schweiz in der Regel nur zu Fragestellungen, die das Zufussgehen direkt betreffen. Diese Vorlage behandelt zwar vorwiegend Regelungen für die Anwendung auf Autobahnen. Sowohl aufgrund von Fahrzeugpannen, Unfällen und anderen Gründen ist das Vorhandensein von Fussgängern auch der Autobahn nicht auszuschliessen. Fahrzeuge, die «nur auf der Autobahn» automatisiert fahren dürfen, müssen in der Lage sein Fussgänger zu detektieren. Ausserdem werden diese Regelungen spätestens auch dann für Fussgänger:innen relevant, sobald derselbe Grad an Automatisierung auch auf weiteren Strassenkategorien erlaubt wird.

Es ist unrealistisch anzunehmen, dass automatisierte Fahrzeuge sich im Strassenverkehr genauso verhalten werden wie Menschen. Die Frage der Interaktion sowie der Kennzeichnung solcher Fahrzeuge wird international

<p>diskutiert, insbesondere im Hinblick auf Kontrollzwecke für die Polizei. Dieser Aspekt wird oft vernachlässigt, obwohl er erhebliche Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere die Fussgänger:innen haben kann. Der Verordnungsentwurf behandelt zwar die Frage, ob bei automatisierten Fahrzeugen ein menschliches Eingreifen erforderlich ist, jedoch bleibt dies recht vage. Die Übergangszeit, in der eine Person die Kontrolle über das Fahrzeug sicher wieder übernehmen kann, ist von entscheidender Bedeutung. Es scheint, dass wissenschaftliche Daten zu diesem Thema fehlen, obwohl die potenziellen Auswirkungen auf die Sicherheit sehr hoch sind. Speziell scheint es unwahrscheinlich, dass ein Automatisierungssystem jederzeit gewährleisten kann, dass es in der Übergangszeit der Verantwortungsübernahme durch eine Fahrzeuglenkende genügend sicher betrieben werden kann.</p>
--

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Verordnung sollte eher den Fokus auf die Sicherheit, insbesondere auch von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden als auf den Bedingungen für einen «möglichst schnellen» Einsatz von Automatisierungssystemen legen.</p>		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Wir schlagen folgende Änderungen vor:		
Absatz 1b folgendermassen Umschreiben: <i>... die Fahrzeugsysteme betätigen können, die für die Fahrt sowie gegebenenfalls für die Zeit bis zur sicheren Rückübernahme der Bedienung durch die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer erforderlich sind;</i>		
Begründung: Kritisch ist vor allem die Übergangszeit, von der Übernahmeaufforderung bis zur Übernahme der Fahraufgabe durch eine Person. Mit unserem Formulierungsvorschlag soll dies verdeutlicht werden.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Wir sind bezüglich der internationalen Regelungen einverstanden, sind aber skeptisch, ob im gleichen Artikel Absatz 4 nicht eher die Auswirkungen der Rahmenbedingungen (z.B. Wetter oder Lichteinstrahlung) als das Erkennen der Rahmenbedingungen reguliert werden müsste. Es spielt eigentlich keine Rolle, welches meteorologische Phänomen die Sichtweite einschränkt, wenn die korrekte Sichtweite erkannt wird.		
Wir schlagen deshalb die folgende Aufzählung vor:		
<ul style="list-style-type: none"> a) <i>Sichtweite des Automatisierungssystems;</i> b) <i>Sichtweite des Fahrers;</i> c) <i>Markierungen und Art der Verkehrsfläche;</i> d) <i>Sichtbarkeit der Markierungen;</i> e) <i>Haftungseigenschaften der Verkehrsfläche;</i> f) <i>Zeit;</i> g) <i>geographisches Gebiet;</i> 		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmoduspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Einverstanden. Aber es sollte gewährleistet werden, dass Hersteller oder Importeure, finanziell für den Schaden haften, wenn Fahrzeuge durch die Stilllegung eines Automatisierungssystems eine Wertminderung erfahren oder unbenutzbar werden. Für dieses Risiko sollten Hersteller oder Importeure Sicherheiten hinterlegen. Ein allfälliger wirtschaftlichen Schaden sollte weder bei den Steuerzahler:innen noch bei den Fahrzeughalter:innen entstehen. Momentan werden solche Fahrzeuge alle auch manuell bedient, so dass diese Art von Haftungsfragen kein Problem darstellen. Beispiel: Bei vollautomatisierten Fahrzeugen besteht die Gefahr, dass Personen anstatt eines Fahrzeugs eine nutzlose Blechkiste mit Rädern zuhause haben, die nach dem Konkurs des Herstellers nicht mehr fahren kann.		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmoduspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind damit einverstanden, aber es stellen sich Fragen, wie diese Regelung wirksam durchgesetzt werden kann.</p>
--	--

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind damit einverstanden, aber es stellen sich Fragen, wie diese Regelung wirksam durchgesetzt werden kann.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Dieser Grundsatz sollte bei allen Motorfahrzeugen (auch bei e-Bikes) gelten.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Typengenehmigungen müssten zusätzlich sicherstellen, dass der bauartbedingte Einsatzbereich nach Art. 4 erfüllt wird. In Art. 4 werden schweizerische Verordnungen angewendet. Dies steht im Widerspruch zu Art. 12, wo nur auf internationale Normen abgestützt wird. Zudem stellt Artikel 4 Absatz 4 Anforderungen, die nicht zwingend in internationalen Normen enthalten sein müssen.</p>		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Grundsatz ist Fussverkehr Schweiz mit dieser Regelung einverstanden. Wir beantragen aber, dass bei Vorfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten, die Meldefrist auf 3 Arbeitstage verkürzt wird.		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bei Art. 17 Abs. 1 stellt sich die Frage, ob die Kantone diese Prüfung nicht auch an privatrechtliche Organisationen auslagern dürfen, die zu 100% den Kantonen gehören. Dies würde es kleineren Kantonen erleichtern zusammen mit anderen kleinen Kantonen oder mit einem grossen Kanton eine Institution zu schaffen, die die Prüfung übernimmt.		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Grundsätzlich sind wir damit einverstanden, dass hier eine datenschutzfreundliche Regelung gefunden wurde. Diese Regelung schliesst jegliche Auswertung zu anderen Zwecken aus. Selbst eine statistische Auswertung, wie viele Prozente eines Weges automatisiert zurückgelegt wurde, wäre unzulässig. Selbst eine Auswertung mit Einwilligung des Fahrzeuglenkers zu Forschungszwecken ist nicht zulässig. Es stellt sich die Frage, ob diese Beschränkungen nicht nur für Auswertungen des Fahrmodusspeichers ohne eindeutige Zustimmung des Fahrzeuglenkers gelten sollen oder ob hier eine Präzisierung notwendig ist.

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich sind wir damit einverstanden, dass 10 Jahre Aufbewahrung der Daten reicht. Aber es sollten Regelungslücken vermieden werden. Beispiel: Bei Carsharing-Anbietern, die ihre Flotte jahrelang mit demselben Automatisierungssystem ausrüsten, könnten deren Kunden nach 10 Jahren immer noch Zugriff auf die Fahrzeuge haben, aber die Unterschrift über die erfolgte Aufklärung wurde bereits vernichtet.</p> <p>Deswegen schlagen wir die folgende Formulierung vor: <i>Die Bestätigung der Vertragspartei muss mindestens 10 Jahre oder so lange der Zugriff auf das Automatisierungssystem besteht aufbewahrt und den Strafverfolgungsbehörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt zu werden.</i></p>		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Das Mass der Verantwortungsentlastung ist nicht praktikabel. Die vorgesehene Entlastung ermöglicht es Fahrzeuglenkenden nicht, andere Tätigkeiten aufzunehmen. Sie sollen gemäss vorgeschlagener Regelung weiterhin aufmerksam bleiben, um jederzeit die Verantwortung übernehmen zu können. Je seltener eine Aufforderung zur Übernahme der Lenktätigkeit erfolgt, desto grösser ist die Gefahr, dass die Person nicht genügend aufmerksam ist und im Ernstfall nicht bereit ist, rechtzeitig die Verantwortung zu übernehmen. Deshalb müsste ein anderes Modell implementiert werden, bei dem das Automatisierungssystem in unregelmässigen Zeitabständen Übernahmeaufforderungen meldet. So kann sichergestellt werden, dass die lenkende Person das Übernehmen der Lenktätigkeit trainiert und die Reaktionsfähigkeit aufrechterhalten kann. Gemäss unserem Wissensstand besteht zurzeit kein Knowhow über sinnvolle Übernahmeaufforderungen. Deshalb sind wir der Ansicht, dass hier noch Forschungsbedarf besteht, bevor eine generelle Zulassung möglich ist.</p> <p>Die vorgesehene Regelung, die eine eingeschränkte Verantwortungsübergabe erlaubt, verleitet aus der Sicht von Fussverkehr Schweiz zu nachlässigem Verhalten der Fahrzeuglenkenden, was für Personen inner- und ausserhalb Fahrzeuges tödliche Folgen haben kann. In den USA kam es bereits zu mehreren tödlichen Unfällen, die auf den Umstand zurückzuführen sind, dass das vorgesehene Mass der Verantwortungsentlastung nicht funktioniert hat.</p>		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die vorgesehene Regelung ist zum jetzigen Zeitpunkt unnötig. Niemand wird ein Parkhaus bauen, in dem nur bestimmte Modelle einzelner Hersteller parkieren können. Zudem bestehen bereits heute Parkhäuser, in denen unintelligente Fahrzeuge automatisiert parkiert werden können. https://www.youtube.com/watch?v=rXWrpE1Khkk</p> <p>Da unsere Kritik hier grundsätzlicher Natur ist, bezieht sich dieser Kommentar auch auf die folgenden Fragen zum automatisierten Parkieren.</p>		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Mit der Schulungspflicht ist Fussverkehr Schweiz einverstanden.

Bei vollkommen führerlosen Fahrzeugen muss jedoch die Haftung und die Verantwortung an den Hersteller delegiert werden. Denn die «Fahrzeuglenkenden» haben kaum noch Einfluss auf das Unfallgeschehen. Die Verantwortung sollte bei führerlosen Fahrzeugen bei Hersteller, Importeur und Operatoren liegen.

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wenn automatisierte Fahrzeuge Personen transportiert, benötigen Operator:innen zusätzlich die Berechtigung für berufsmässige Personentransporte.

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bei Fahrzeugen für den Personentransport muss nachgewiesen werden, dass diese Fahrzeuge den Ansprüchen der Hindernisfreiheit gerecht werden.</p> <p>Wir schlagen vor, dass unter Absatz 1 der Aufzählungspunkt g hinzugefügt wird: <i>g) Bei Fahrzeugen für den Personentransport ist ein Nachweis zur Erfüllung der Anforderungen an Transportdienstleistungen gemäss BehiG zu erbringen.</i></p>		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ol style="list-style-type: none"> Grundsätzlich müssten alle betroffenen öffentlichen Akteure, Verkehrsverbände, Interessensvertretungen von behinderten Personen etc. angehört werden. Deshalb fordert Fussverkehr Schweiz, dass bei Gesuchen, die den öffentliche Strassenraum betreffen, immer auch eine öffentliche Anhörung geben soll. Fussverkehr Schweiz fordert, dass nur Einsatzbereiche genehmigt werden dürfen, auf denen auch manuell betriebene Fahrzeuge verkehren dürfen. Das Befahren von Trottoirs, Fussgängerzonen und Fusswegen soll ausgeschlossen werden. 		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Fussverkehr Schweiz begrüsst die Publikation der genehmigten Einsatzbereiche. Allerdings ist Fussverkehr Schweiz der Ansicht, dass hier auch die Möglichkeit der Einsprache gegeben sein soll. Beispielsweise für:

- Behindertenorganisationen, wenn automatisierte Fahrzeuge die Hindernisfreiheit nicht gewährleisten.
- Fussverkehrsorganisationen, wenn die Erlaubnis eine Strecke zu befahren eine Ersatzpflicht eines Fussweges gemäss Art. 7 FWG auslöst.
- Privatpersonen, wenn deren Rechtsgüter verletzt werden.

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es ist wichtig anzumerken, dass in einer solchen Begleitgruppen auch Verbände von anderen Verkehrsmittel und Behindertenorganisationen vertreten sein sollen.

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sehen keinen Bedarf für ein Extra-Hinweisschild, da wir keinen Nutzen in eigenen Parkieranlagen für automatisierte Fahrzeuge sehen.

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

L-drive.ch Postfach 3001 Bern

Bundesamt für Strassen
3003 Bern

per E-Mail: svg@astra.admin.ch

Bern, 30. Januar 2024

Vernehmlassung Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Digitalisierung und Automatisierung prägen die aktuelle Transformation der Mobilität und des Strassenverkehrs. L-drive Schweiz begrüsst das Engagement des Bundesrats, frühzeitig gesetzliche Grundlagen zu schaffen.

Automatisierung des Strassenverkehrs und Verkehrssicherheit: Die fortschreitende Automatisierung bietet sowohl Chancen als auch Risiken für die Verkehrssicherheit. Die steigenden Anforderungen an Fahrzeugführer bezüglich der Bedienung und Überwachung der Fahrzeuge erfordern eine kontinuierliche Weiterbildung und Auffrischung, ähnlich der Praxis bei Piloten.

Unfallstatistiken und Verkehrssicherheit: Trotz des Potenzials zur Reduzierung von Unfällen bleibt das Sicherheitspotenzial des automatisierten Fahrens mit zunehmender Automatisierung begrenzt. Insbesondere in Stufe 3 der Automatisierung können Sicherheitsverluste auftreten, hauptsächlich aufgrund von Problemen bei der Mensch-Fahrzeug-Interaktion.

Bedeutung der Fahrausbildung und Information: Angesichts dieser Sicherheitsrisiken und der Bedeutung der Mensch-Fahrzeug-Interaktion muss der Fahrerausbildung und Information von Anfang an besonderes Gewicht beigemessen werden. Hersteller und Verkäufer müssen die Käufer über Risiken und Grenzen der Systeme informieren, während der Gesetzgeber klare Vorgaben und Verantwortlichkeiten festlegen sollte.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen: L-drive Schweiz betont die Bedeutung obligatorischer Vorgaben für eine effektive Fahrerausbildung und Kommunikation. In der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage sieht L-drive Schweiz diesbezüglich teilweise noch Optimierungspotenzial.

Freundliche Grüsse
L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera



Dr. Michael Gehrken,
Präsident

Freundliche Grüsse
L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera



Christian Stäger,
Geschäftsführer QSK



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera
Effingerstrasse 8 | Postfach
3001 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Digitalisierung und Automatisierung prägen die aktuelle Transformation der Mobilität und des Strassenverkehrs. Diese Transformation bietet dabei neben erhoffter Effizienzgewinne (bessere Ausschöpfung bestehender Ressourcen und Strassenkapazitäten) sowohl Chancen als auch Risiken für die Verkehrssicherheit. Letzterer Aspekt muss im Rahmen dieser Vernehmlassung zwingend im Vordergrund stehen.

L-drive Schweiz begrüsst deshalb das Engagement des Bundesrats, frühzeitig gesetzliche Grundlagen zu schaffen, ausdrücklich.

Automatisierung des Strassenverkehrs und Verkehrssicherheit: Die fortschreitende Automatisierung bietet sowohl Chancen als auch Risiken für die Verkehrssicherheit. Die Entwicklung der Fahrzeuge zeigt, dass an die Fahrzeugführerinnen und -führer immer höhere Anforderungen bezüglich der Fahrzeugbedienung gestellt werden: Früher waren es das Lenkrad, der Blinker und der Scheibenwischer. Heute müssen die Klimaanlage, alle Assistenzsysteme sowie auch die Entertainmentsysteme (Telefon, Musik, Navigation) bedient werden – und in allen Fahrzeugen ist dies anders und herstellerepezifisch, zumal keine Normierungen bestehen. Die steigenden Anforderungen an Fahrzeugführerinnen und -führer bezüglich der Bedienung und Überwachung der Fahrzeuge erfordern eine kontinuierliche Weiterbildung, ähnlich der Praxis bei Piloten. Aufgrund unserer langjährigen Praxiserfahrung in diesem Bereich, gehen wir davon aus, dass dies nur funktionieren wird, wenn es alsbald ein

Weiterbildungspflicht gibt. Dieses mag zwar (politisch) nicht beliebt sein. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit als verfassungsmässiger Auftrag ist es aber unabdingbar.

Unfallstatistiken und Verkehrssicherheit: Trotz des Potenzials zur Reduzierung von Unfällen bleibt das Sicherheitspotenzial des automatisierten Fahrens mit zunehmender Automatisierung begrenzt. Gemäss Unfallstatistiken sind heute noch rund 90 % der Strassenverkehrsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen. Unter diesem Aspekt erscheinen die Chancen zunehmend automatisierten Fahrens auf den ersten Blick offensichtlich zu sein. Indessen kommt aber bereits die 2018 von EPB Schweiz AG erstellte Studie «Automatisiertes Fahren / Auswirkungen auf die Strassenverkehrssicherheit» zum Schluss, dass «das Sicherheitspotenzial mit zunehmender Automatisierung nur bedingt zunimmt.» Vor allem in der Stufe 3 der bedingt automatisierten Fahrzeuge könne nicht ausgeschlossen werden, dass die Sicherheitsverluste die Sicherheitsgewinne des automatisierten Fahrens sogar übersteigen. «Der Grund liegt hierfür vor allem an den neuen Unfallursachen im Bereich der Mensch-Fahrzeug-Interaktion: Möchte das Fahrzeug in einer bestimmten Situation die Steuerung wieder dem Fahrer übergeben, aber der Fahrer ist nicht in der Lage, diese innerhalb der dafür vorgesehenen Zeit zu übernehmen, kann es zu gefährlichen Situationen oder gar Unfällen aufgrund dieser Übernahmeproblematik kommen. Erst ab Stufe 4 von insgesamt fünf Stufen dürften die Sicherheitsgewinne die entsprechenden Verluste deutlich übersteigen. Aber auch dann sind die zu erwartenden Sicherheitsverluste beträchtlich. Dies ist vor allem auf die Folgen der neuen Unfallursache "Mischverkehr" zurückzuführen: eine zunehmende Zahl von Konflikten zwischen hoch- und vollautomatisierten Fahrzeugen mit konventionellen Fahrzeugen sowie Motorrädern, Fussgängern und Radfahrern.»

Bedeutung der Fahrausbildung und Information: Angesichts dieser Sicherheitsrisiken und der Bedeutung der Mensch-Fahrzeug-Interaktion muss der Fahrerausbildung und Information von Anfang an besonderes Gewicht beigemessen werden. Nur durch umfassende Ausbildung und eine andauernde Weiterausbildung werden Fahrzeugführerinnen und -führer auch in Zukunft ihren (sich stets verändernden) Aufgaben gewachsen sein. Wir verweisen diesbezüglich auf die Aus- und Weiterbildungspraxis für Pilotinnen und Piloten, die als Richtschnur gelten muss.

Hersteller und Verkäufer müssen zudem in die Pflicht, zu informieren genommen werden, wobei entsprechende Instruktionen zwingend sind. Die Käufer von Fahrzeugen müssen über Risiken und Grenzen der Systeme informiert werden, während der Gesetzgeber hierfür klare Vorgaben und Verantwortlichkeiten festlegen und mit Kampagnen sensibilisieren muss.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen: L-drive Schweiz stellt zusammenfassend die Bedeutung obligatorischer Vorgaben für eine effektive Fahrerausbildung und Kommunikation in den Vordergrund. In der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage sieht L-drive Schweiz diesbezüglich Optimierungspotenzial.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>Angesichts der grundsätzlichen Vorbemerkungen und der besonderen Bedeutung der Mensch-Fahrzeug-Interaktion für die Verkehrssicherheit beantragt L-drive Schweiz, Art. 1 AFV wie folgt zu ergänzen:</p> <p>«Diese Verordnung regelt die Voraussetzungen für die Zulassung und die Verwendung von Motorfahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. <u>Sie trägt den mit der Mensch-Fahrzeug-Interaktion und technischen Machbarkeit verbundenen Risiken und Grenzen besonders Rechnung.</u>»</p>
--

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: -		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: -		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: L-drive Schweiz stellt den Antrag, Art. 4 Abs. 4 über die bereits aufgeführten Begebenheiten hinaus mit <u>Bst. f Bodenbeschaffenheit</u> zu ergänzen.		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Das Aufeinandertreffen von konventionellen und automatisierten Fahrzeugen im Strassenverkehr wird allgemein als ein Sicherheitsrisiko angesehen. Entsprechend muss sich die Schweiz vorbehalten können, von internationalen technischen Vorschriften gegebenenfalls abweichen zu können. Entsprechend stellen wir den Antrag, Art. 5 Abs. 2 AFV wie folgt zu ergänzen:</p> <p>«Die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen richtet sich in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme, <i>sofern keine Sicherheitsrisiken bestehen.</i>»</p>
--	---

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
	-	

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
	-	

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
	-	

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>L-drive Schweiz stellt den Antrag, Art. 9 Abs. 1 AFV wie folgt zu ergänzen:</p> <p>«Wer Dritten ein Fahrzeug mit einem Automatisierungssystem überlässt, muss diese über das Vorhandensein des Systems und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers informieren und <u>sie auf Basis der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung des Herstellers entsprechend instruieren.</u>»</p> <p>Zudem stellen wir den Antrag, dass, solange keine Normierung besteht, das normierte «<u>Übergabeprotokoll</u>» gem. Art. 21 AFV hier ebenfalls zum Einsatz kommen muss (allenfalls in vereinfachter Form).</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>In Analogie zu Art. 9 beantragt L-drive Schweiz, dass Art. 10 AFV wie folgt ergänzt wird:</p> <p>«Art. 10 Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung <i>und Instruktion</i> 1 Die am Betrieb eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem beteiligten Personen müssen die massgeblichen Anweisungen und Sicherheitshinweise des Herstellers in der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung beachten. <u>Sie sind verpflichtet, sich instruieren zu lassen.</u>»</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

--	--

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?

JA
 NEIN
 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Frage ist, ob diese Vorschrift bis zum Punkt der Einführung von führerlosen Fahrzeugen noch Gültigkeit hat, oder ob diese dann zumal nicht bereits überholt ist. Für L-drive Schweiz ist es so oder so prioritär und wichtig, dass alle involvierten Stellen umfassend informiert werden.

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?

JA
 NEIN
 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Auch hier gilt: Für L-drive Schweiz steht im Vordergrund, dass alle involvierten Stellen informiert werden und die Meldepflicht in alle Richtungen stattfindet.

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?

JA
 NEIN
 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?

JA
 NEIN
 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
L-drive Schweiz unterstützt Art. 18 AFV mit Blick auf die Verkehrssicherheit grundsätzlich. Allerdings setzt dies voraus, dass in Art. 18 AFV Buchstabe e (zu ergänzen) die <u>«Weiterentwicklung der Fahraus- und -weiterbildung auf Basis der bearbeiteten Daten»</u> ausdrücklich als Zweck genannt wird.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
-		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
-		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>L-drive Schweiz ist – mit Blick auf die grundsätzlichen Vorbemerkungen dezidiert der Auffassung, dass bei Fahrzeugübergaben nicht bloss datenschutzrechtliche Bestimmungen zum Tragen kommen sollten, sondern auch der Verkehrssicherheit Rechnung getragen werden muss. Entsprechend beantragen wir, Art. 21 AFV wie folgt zu ergänzen:</p> <p>«Wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, muss seine Vertragspartei <u>umfassend instruieren und</u> explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung des Automatisierungssystems und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und sich die erfolgte <u>Instruktion und</u> Aufklärung von der Vertragspartei unterschriftlich bestätigen lassen.»</p>		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 22 Abs. 3 Bst b hält fest, dass Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer die Fahrzeugbedienung wieder selber ausüben müssen, sobald sie oder er erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigende Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben sind.</p> <p>Wir gehen aufgrund dieser Bestimmung davon aus, dass eigentlich nie zulässig und/oder möglich ist, dass ein/e Fahrer/in während der Fahrt eine andere Tätigkeit umfassend ausüben kann, ohne Fahrzeug und Verkehr zu beobachten. Letztlich hat dies zur Folge, dass eine umfassende Aus- und Weiterbildung der Fahrzeugführerinnen und -führer wie auch Zulassungsvorschriften weiterhin uneingeschränkt notwendig sein werden. Der Fahraus- und -weiterbildung muss in der vorliegenden Verordnung mehr noch das entsprechende Gewicht beigemessen werden.</p>		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag: -
--	-------------------------------------

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: -	

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: -	

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: -	

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: -	

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

L-drive Schweiz ist der Auffassung, dass Schulungen zwingend in der Schweiz stattfinden müssen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Bescheinigungen einfach so ausgestellt werden, ohne dass deren Richtigkeit überprüft werden könnte.

Die Operatorinnen und Operatoren müssen ebenfalls mit den das automatisierte Fahren betreffenden nationalen Gesetzen vertraut sein (wie die vorliegende AFV, das SGV und deren Verordnungen), so dass diese auch gesetzeskonform handeln. Dies ist sicher einfacher möglich, wenn diese Schulung in der Schweiz stattfindet. Offen ist für uns, ob dies allenfalls mit Art. 35 AFV abgedeckt ist.

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

-

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

-

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

-

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: -		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: -		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: -		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: -		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

-

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

-

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

-

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

-

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: -		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: L-drive Schweiz beantragt, Art. 44 Abs. 1 Bst. c wie folgt zu ergänzen: c. jemandem ein Fahrzeug mit Automatisierungssystem überlässt und diese Person nicht über das Vorhandensein des Automatisierungssystems informiert <u>und instruiert</u> (Art. 9) L-drive Schweiz beantragt, Art. 44 Abs. 1 Bst. d Ziff. 1 wie folgt zu ergänzen: d. 1. die Vertragspartei nicht explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung des Automatisierungssystems und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklärt <u>und instruiert</u> (Art. 21 Abs. 1), oder		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: -	

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: -	

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Damit angehende Fahrerinnen und Fahrer mit den FAS vertraut sind, müssen Prüfungsfahrzeuge der Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 ab 2026 zwingend mit FAS ausgerüstet sein.</p> <p>Zudem muss der Begriff «hochentwickelt» u.E. klar definiert werden resp. die Frage ist zu klären, wann ein FAS «hochentwickelt» ist und wann nicht.</p>		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Damit angehende Fahrerinnen und Fahrer mit den FAS vertraut sind, so müssen Prüfungsfahrzeuge der Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 ab 2026 zwingend mit FAS ausgerüstet sein.</p> <p>Da sich die FAS zudem recht schnell weiterentwickeln, wahrscheinlich auch viele Änderungen erfahren und vielfach (noch) nicht normiert sind, ist die explizite Nennung in einer Verordnung nicht zielführend und auch zu statisch. Wenn schon, dann wäre eine Weisung (oder neu eine Amtsverordnung) wohl angebracht. So wäre eine Anpassung an aktuelle Gegebenheiten/Entwicklungen einfacher und flexibler möglich.</p> <p>Solange ein FAS nicht normiert ist (Bezeichnung, Bedienung, Wirkung), kann und wird eine entsprechende Abfrage anlässlich einer praktischen Führerprüfung Missverständnisse und somit Unsicherheit erzeugen. Ein/e Verkehrsexpertin/Verkehrsexperte wird unmöglich all die unterschiedlichen Fahrzeuge mit ihren unterschiedlichen FAS kennen. Hier besteht massiver Klärungsbedarf.</p>		



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Les Routiers Suisses

1026 Echandens

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Einerseits sollte man sich Neuerungen nicht grundsätzlich in den Weg stellen. Die Automatisierung von Fahrzeugen und Verkehr kann Risiken reduzieren, sofern die Technik wirklich bereit ist. Es ist zudem sehr wichtig, dass Regelungen frühzeitig getroffen werden und die Verantwortlichkeiten den Beteiligten ohne Zweifel zugeordnet sind.

Wichtig bei der Einführung von automatisierten Fahrzeugen ist uns, dass Beteiligte und das Umfeld nicht überfordert oder behindert wird. Je länger je mehr geht es nicht mehr darum, dass der Fahrer das Fahrzeug beherrscht, sondern dass Fahrer und Umfeld das Fahrzeug verstehen und in der Lage sind, mit unerwarteten Reaktionen umzugehen und auch ohne «Augenkontakt» in «Verkehrspartnerschaft» leben können.

Von einer fahrerlosen Maschine auf der Strasse erwartet der Mensch üblicherweise, dass sie perfekt ist und keine Fehler macht. Insbesondere, da von Menschen ein sehr hoher Perfektionsgrad erwartet wird und Menschen trotzdem immer wieder Fehler machen. Gegenüber Maschinen bestehen keine emotionalen Druckmittel wie Führerscheintzüge oder schmerzhaftes Bussen.

Es wird nicht möglich sein, für Mensch und Maschine die gleichen Anforderungen anzusetzen. Trotzdem kann es nicht sein, dass der Mensch in Zukunft mit Fehlern von Maschinen umgehen muss, die er nicht selbst in Verkehr gesetzt hat und wofür er keine Verantwortung tragen kann.

Aus diesen Gründen muss der Anspruch an Personen und Organisationen, die fahrerlose Fahrzeug auf die Strasse bringen sehr hoch sein. Die Verantwortung soll von

	Personen getragen werden und darf nicht an eine juristische Person wegdelegiert werden. Es muss jederzeit nachvollziehbar sein, wer die persönliche Verantwortung Für Fahrerlose Fahrzeuge trägt.
--	---

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Verordnung regelt sehr viele juristische und technische Einzelheiten. Schlussendlich haben automatisierte Vehikel einen wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Entwicklung des partnerschaftlichen Zusammenlebens auf der Strasse. Es reicht nicht, nur die Voraussetzungen für die Zulassung zu regeln. Es geht auch darum festzuhalten, dass von automatisierten Vehikeln keine Behinderungen und keine erhöhten Risiken ausgehen dürfen und dass sie verträglich mit den bestehenden bemannten Fahrzeugen inklusive Velo- und Fussverkehr interagieren.</p> <p>Das Strassenverkehrsgesetz hat kaum Regelungen für führerlose Fahrzeuge. Die Verantwortlichkeiten sind nicht klar geregelt. Bei einem Unfall oder einer Panne sind Verantwortliche Personen nicht vor Ort und kaum greifbar.</p> <p>Eine Verordnung zur Zulassung reicht nicht. Es muss an den Verkehrsregeln und Verantwortlichkeitsfragen gearbeitet werden.</p>		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ein Automatisierungssystem muss zulassen, dass ein Fahrzeug bei Unfall oder Panne unverzüglich von der Strasse entfernt werden kann, so wie das auch mit einem herkömmlichen Fahrzeug gemacht werden kann. Ist kein Fahrer vor Ort, muss ansonsten mit massiven Verzögerungen gerechnet werden.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Neben Niederschlag und Nebel gehören auch Eis und Schnee dazu. Bestehen Zweifel über den Einsatz bei nicht vorgesehenen Bedingungen, darf das Fahrzeug nicht eingesetzt werden. Zudem muss das Fahrzeug in der Lage sein, Entscheidungen bei falschen Markierungen, Baustellensignalisationen, verschmutzter Strasse und fehlenden oder ausgefallenen Signalen treffen. Ansonsten darf es bei solchen Bedingungen nicht eingesetzt werden.		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Wir befinden uns in einer Einführungs- und Versuchsphase. Es wäre mutig und nahezu vermessen, jemandem Zulassungsvorschriften gemäss dem Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung zu garantieren. Anschliessend müsste man alle Fehler, Defekte und Schwächen des Fahrzeugs bis zu seinem Lebensende akzeptieren. Die Fahrzeuge befinden sich m Anfang ihrer Entwicklung und sind sicherheitstechnisch noch keineswegs zuverlässig. Ausserdem fehlen nach wie vor Erfahrungen im Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern und Benutzern.
--	---

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Absolut notwendig, es sollte aber nicht nur mit Gefährdung begründet werden müssen. E geht auch darum, dass verkehrsbehindernde und regelmässig defekte Fahrzeuge aus dem Verkehr genommen werden können.		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Insbesondere bei einem führerlosen Fahrzeug reicht es nicht, lediglich eine Bedienungsanleitung zu übergeben. Ein Operator muss geschult sein und sollte eine Zulassung für den betreffenden Fahrzeugtyp haben. Die Bezeichnung Operator erscheint hier zum ersten Mal ohne vorherige Definition der Verantwortung und Tätigkeit. Es folgt später in der Verordnung, dass der Operator eine tragende Rolle spielt und gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und der Öffentlichkeit wesentliche Verantwortung trägt. Es reicht nicht aus, dass er eine technische Schulung durch den Fahrzeughersteller erfährt. Er muss sich seiner Verantwortung bewusst sein und seine Fähigkeiten müssen von Behörden geprüft sein.</p>
--	--

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die betreffenden Personen müssen für diese Fahrzeuge ausgebildet sein. Es wird nicht reichen, im Notfall in der Bedienungsanleitung zu blättern.</p>	

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Es wird notwendig, dass auch das ASTRA Kompetenzen ausbauen muss und die betreffenden Fahrzeuge beurteilt.</p>	

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>	

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sollte erneut nicht nur mit der Sicherheit begründet werden. Verkehrsfluss und Behinderung anderer gehört auch dazu.		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Erfahrungen sollen auch in die Ausbildung von Operatoren und anderen Verkehrsteilnehmern einfließen.		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ebenso soll wiederholt auftretende Verkehrsbehinderung zu den Begründungen zählen.		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bei der Weitergabe eines Fahrzeuges reicht es nicht, lediglich dem Datenschutz Rechnung zur tragen. Mit der Weitergabe müssen auch die zukünftige zulässige Verwendung sowie die Schulung von Operatoren sichergestellt werden. Es ist fraglich, ob der Rahmen dieser Verordnung dafür reicht.

--	--

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es ist für einen Fahrzeugführer schwierig, Verantwortung zu tragen, aber nur auf Anweisung des Fahrzeuges einzuschreiten. Schlussendlich wird von der betreffenden Person volle Aufmerksamkeit verlangt

Die Ausbildung des Fahrzeugführers muss in Zukunft überarbeitet werden. Es braucht weniger technische Fähigkeiten und Fahrkünste, dafür umso mehr Verantwortungsbewusstsein und Aufmerksamkeit.

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Schulungen müssen in der Schweiz durchgeführt werden. Die Durchführung wie auch die Fähigkeiten der betreffenden Personen müssen vom Staat geprüft werden. Es sollte ein «Führerschein» für Operatoren entwickelt werden. Bereit bei der Einführung pferdeloser Fahrzeuge wurde für die Schulung des Fahrpersonals auf die Hersteller gezählt. Das hat bereits damals nicht funktioniert, da Verkaufen von Fahrzeugen wichtiger war.		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es reicht nicht, die Verantwortung an das Verladepersonal abzuschieben. Die betreffenden Personen müssen entsprechend geschult werden. Wer solche Fahrzeuge einsetzt, muss sicherstellen, dass die betreffenden Personen die notwendigen Fähigkeiten besitzen.		

--	--

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Für die Sicherstellung von genügenden Kenntnissen und Verantwortungsbewusstsein ist ein «Operatorenausweis» entsprechend dem Führerschein zu machen. Dazu gehört eine staatliche Prüfung.		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Grundsätzlich passen die Anforderungen. Es muss aber zusätzlich ein Notfallkonzept für Pannen und Unfälle verlangt werden.

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es gehören auch Fahrzeughalter und -betreiber bestraft, die Fahrzeuge nicht genügend warten, ungenügend ausgebildete Operatoren einsetzen, zu wenige Operatoren für zu viele Fahrzeuge einsetzen oder einen Betrieb zulassen, der den organisatorischen Anforderungen nicht genügt.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

--	--



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

ParkingSwiss

c/o BDO AG

Hodlerstrasse 5

CH-3001 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

--	--

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Dass für jeden Standort jeder Hersteller von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem für das Parkieren ohne Fahrer ein Gesuch einreichen muss, ist nicht praktikabel. Es sollte ein oder mehrere Standards für die fahrzeugexterne Infrastruktur definiert werden, welche aufgrund der in der Typengenehmigung definierten Anforderungen der verschiedenen Automatisierungssysteme für bestimmte Fahrzeugtypen zertifiziert werden.</p> <p>Ob automatisiertes Parkieren angeboten wird, entscheidet der entsprechende Parkbetreiber. Somit hat dieser das Gesuch mit Angabe der gewählten fahrzeugexternen Infrastruktur einzureichen.</p>		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Straßenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

--	--

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Nationaler Verband für die
Interessen der Velofahrenden
Birkenweg 61 | CH-3013 Bern

Tel 031 318 54 11
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch

Bundesamt für Strassen
3030 Bern

svg@astra.admin.ch

Bern, 24. Januar 2024

**Verordnung über das automatisierte Fahren AFV) und Verordnung über die
Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen
Strassen (ÖStFV) (Vernehmlassung 2023/75)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Vernehmlassung bezüglich der Verordnungen AFV und
ÖStFV.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne
zur Verfügung

Freundliche Grüsse

Pro Velo Schweiz

Christoph Merkli
Leiter Infrastruktur & Politik

Beilagen: Zwei Fragebogen

Stellungnahme

1. Zweck des automatisierten Fahrens

Angesichts der Herausforderungen in der Umwelt- und Verkehrspolitik muss das automatisierte Fahren zwingend einen Beitrag zu den nachfolgenden miteinander verbundenen Zielen leisten, damit es gegenüber dem Status Quo einen Fortschritt darstellt. Ist dies nicht der Fall oder läuft sie diesen Zielen sogar zuwider, ist das automatisierte Fahren abzulehnen, respektive sind entsprechende Entwicklungen in der Schweiz nicht zu fördern.

Verkehrsreduktion: Das automatisierte Fahren muss dazu genutzt werden, dass der motorisierte Gesamtverkehr reduziert wird, sowohl beim Fahrzeugbestand als auch bei den gefahrenen Kilometern. Fahrzeuge müssen zeitlich und räumlich viel besser ausgelastet werden. Heute stehen Autos zu 95% der Zeit ungenutzt herum, zu Stosszeiten sind sie im Durchschnitt nur mit 1,1 Personen pro Fahrzeug besetzt.

Verkehrslenkung: Wohnquartiere, Ortsdurchfahrten etc. sollen vor verkehrsplanerisch unerwünschtem Durchgangsverkehr geschützt werden können.

Geteilte Nutzung: Fahrzeuge sollen künftig hauptsächlich geteilt genutzt werden (Carsharing, Carpooling), das individuell genutzte Privatauto soll zur Ausnahme werden.

Weniger Strasseninfrastruktur: Die Automatisierung soll dazu genutzt werden, die Strassen- und Parkierungsinfrastruktur für Autos zu reduzieren und die Verkehrsplanung zu optimieren. Die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) soll unter keinen Umständen weiter ausgebaut werden.

Möglichst attraktiver Fuss- und Veloverkehr: Der Fuss- und Veloverkehr wird prioritär behandelt, er bekommt deutlich mehr Platz im Strassenraum; die objektive und subjektive Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs muss beim automatisierten Fahren maximale Priorität haben.

Lückenlose Verkehrssicherheit: Die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden muss auch während der jahrzehntelangen Übergangszeit in Richtung Vollautomatisierung gewährleistet sein, damit die Unfallzahlen sinken – die der motorisierten Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber auch die der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden.

ÖV stärken: Als Beitrag der Automatisierung für unsere Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilität stehen die kollektiven Transporte an erster Stelle. Das automatisierte Fahren führt zu einer sinnvollen Ergänzung des öffentlichen Verkehrs (öV) – z.B. bei wenig frequentierten Strecken – und nicht zu Konkurrenz oder gar einem Abbau des konventionellen öV-Angebotes. Eine einseitige Ausrichtung auf individuelle und den öV konkurrierende Mobilität muss unbedingt vermieden werden.

Zersiedelung eindämmen: Die Automatisierung leistet einen Beitrag zur Schonung der Natur und Landschaft und reduziert die Zersiedelung.

Da das automatisierte Fahren grundsätzlich ein sehr hohes Potential hat, in all diesen Bereichen auch negative Effekte zu erzielen (vgl. beispielsweise die Studie der ETH Zürich zum automatisierten Fahren in der Schweiz)¹, braucht es zwingend eine proaktive Regulierungsstrategie. Der Staat soll nicht erst dann regulierend eingreifen, wenn Probleme insbesondere zwischen automatisierten Fahrzeugen und dem Langsamverkehr bereits vorhanden sind.

Ohne starke staatliche Lenkung führt das automatisierte Fahren unter anderem zu Mehrverkehr und Zersiedelung, weil durch die Möglichkeit, andere Tätigkeiten während dem Autofahren auszuüben, längere Wege etwa zum Pendeln attraktiver werden. Auch das Problem der drohenden Leerfahrten mit vollautomatisierten Fahrzeugen muss mittels Massnahmen vorausschauend angegangen werden. Dies beispielsweise durch die Einführung von Mobility Pricing, welches Anreize bietet, Leerfahrten zu vermeiden.

Zudem müssen regulative Leitplanken gesetzt werden, damit die Automatisierung zu einer stärker kollektiv geprägten Nutzung der Verkehrsmittel führt. Wird dies verpasst, wird das Autofahren mit automatisierten Systemen gegenüber dem kollektiven Verkehr deutlich attraktiver, was den Umweltzielen der Schweiz diametral entgegenstehen würde.²

Schliesslich ist es zentral, dass die Attraktivität und Sicherheit des Langsamverkehrs durch die Entwicklung hin zu stärker automatisierten Fahrzeugen nicht eingeschränkt wird. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) «*erweist sich der Mischverkehr als eines der massgebenden neuen Gefährdungsbilder einer zunehmenden Automatisierung [..]*»³. So führt beispielsweise das Vorhandensein weitgehend automatisierter Fahrzeuge dazu, dass Langsamverkehrsteilnehmende teilweise nicht mehr mit einer Person im Fahrzeug kommunizieren können, womit bisherige für die Verkehrssicherheit zentrale Verhaltensmuster wegbrechen.⁴ Automatisierte Fahrzeuge dürfen zudem nicht nur die Unfallzahlen im Mischverkehr nicht ansteigen lassen, sondern sie dürfen darüber hinaus auch nicht zu einem tieferen subjektiven Sicherheitsempfinden von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden führen.

¹ ETH Zürich (2020). Automatisiertes Fahren in der Schweiz: Das Steuer aus der Hand geben?.

² ebd.

³ BFU Beratungsstelle für Unfallverhütung (2020). Automatisiertes Fahren Mischverkehr.

⁴ ebd., Seite 5.

2. Grundsätzliche Anmerkungen zu den beiden Vorlagen

Basierend auf diesen Zielen gibt es in der Vorlage aus unserer Sicht folgende positiven und negativen Punkte.

2.1 Kritische Anmerkungen

Die beiden Vorlagen räumen dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit bei der Entwicklung des automatisierten Fahrens einen zu hohen Stellenwert ein. Ökonomische Aspekte dürfen nicht zu Lasten von Umweltschutz und Verkehrssicherheit gehen. Insbesondere sollen bei den Finanzhilfen (Vorlage 2) kommerzielle Aspekte kein Kriterium beim Entscheid für oder wider eine Unterstützung sein. Sondern es sollen Projekte gefördert werden, die auf die Forschung der Effekte des automatisierten Fahrens auf die Umwelt, inklusive Rebound-Effekten, abzielen oder das Monitoring von Unfällen und Beinahe-Unfällen, bei denen der Langsamverkehr mitbetroffen ist, zum Inhalt haben (vgl. Fragen 3 und 8 des Fragebogens 2).

Sehr kritisch sehen wir den Anwendungsfall, bei welchem das Automatisierungssystem gewisse Streckenabschnitten selbständig zurücklegt, ohne dauernd von der fahrzeugführenden Person überwacht zu werden, die Person aber weiterhin jederzeit die Fahrzeugbedienung übernehmen muss, sobald das Automatisierungssystem erkennt, dass es an seine Grenzen kommt oder sobald die fahrzeugführende Person erkennen müsste, dass die Voraussetzungen für eine sichere Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist (vgl. 3. Kapitel im Erläuternden Bericht, Seite 28ff). Allgemein wird in der Forschung zwar angenommen, dass unter bestimmten Voraussetzungen ab einem hohen Grad der Automation der Fahrzeuge das Potenzial zur Vermeidung von Verkehrsunfällen sehr gross sein kann.⁵ Aber der angesprochene Anwendungsfall stellt eine (zu) hohe Herausforderung bei der Mensch-Fahrzeug-Interaktion dar, weshalb hier mit einer Zunahme der Unfälle gerechnet werden muss.⁶ Die Sicherheitsverluste (z. B. durch Minderung der Aufmerksamkeit des Fahrenden, durch die Übernahmeproblematik und allgemein die Mensch-Fahrzeug-Interaktion) kann in diesem Fall die Sicherheitsgewinne deutlich übersteigen: *«Hauptsächlich verantwortlich für diesen Anstieg ist die Übernahmeproblematik in Situationen, in denen die Fahraufgabe vom automatisierten Fahrzeugsystem dem menschlichen Fahrer innerhalb eines eher kurzen Zeitraums zurückgegeben wird. Verschärft wird diese Problematik auch noch durch die Tatsache, dass es sich in den Übergabemomenten auf Stufe SAE-L3 meist um komplexe Verkehrssituationen handelt und somit die/der übernehmende FahrerIn/Fahrer doppelt gefordert wird. [...] Erst ab einer Hochautomatisierung entsprechend SAE-L4 übersteigen im Vergleich zum heutigen Unfallgeschehen die Sicherheitsgewinne die damit einhergehenden Sicherheitsverluste wie z. B. durch den Mischverkehr oder Hacking.»⁷*

⁵ ebd., Seite 13.

⁶ ebd., Seite 5.

⁷ ebd., Seite 31.

Wir fordern deshalb, dass der Anwendungsfall gemäss Artikel 25b, Absatz 1 des neuen Strassenverkehrsgesetzes aus der Vorlage 1 gestrichen wird. (vgl. Fragen 22 und 23 im Fragebogen 1).

Allgemein sollten die Interessen des Langsamverkehrs in den beiden Vorlagen stärker berücksichtigt werden (vgl. Fragen 4, 15, 28 und 38 im Fragebogen 1).

In den Vorlagen wird kaum unterschieden zwischen Regelungen in Bezug auf den automatisierten motorisierten Individualverkehr, mit seinen negativen Auswirkungen auf die Umwelt und dem förderungswürdigen automatisierten öffentlichen Verkehr, respektive den in Zukunft immer wichtiger werdenden öffentlicher Individualverkehr (vgl. Fragebogen 2, Frage 5).

2.2 Positive Punkte der Vorlagen

Grundsätzlich unterstützen wir die rechtlichen Schranken, welche die Vorlage 1 der Entwicklung des automatisierten Fahrens setzt. Dieser Prozess soll nicht einfach nach dem Prinzip «Ausprobieren und erst später regulierend eingreifen» von statten gehen. Sehr positiv ist aus unserer Sicht, dass darauf verzichtet wurde, die Möglichkeit der führerlosen Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedrigen Geschwindigkeiten, für die die Fahrtstrecken nicht festgelegt werden müssen und die ohne Beaufsichtigung eines Operators verkehren dürfen, in die Verordnung aufzunehmen (SVG Art. 25d, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 8). Dieser Anwendungsfall würde – falls die entsprechenden Fahrzeuge auf den Fussverkehrsflächen verkehren dürften – zu einer Einschränkung der Zu Fuss Gehenden führen. Der voraussichtlich rein kommerzielle Zweck solcher Fahrzeuge rechtfertigt ohnehin nicht, dass der bereits jetzt knappe Platz auf den Verkehrsflächen noch stärker beansprucht wird. Auf diesen Anwendungsfall soll nicht nur derzeit, sondern grundsätzlich verzichtet werden.



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern
christoph.merkli@pro-velo.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Vgl. Erläuterungen im Begleitbrief.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p><u>Änderungsanträge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • In Art. 3, Absatz 3 a. und b. («mit angemessener Geschwindigkeit» und «einen angemessenen Abstand») geht nicht hervor, durch wen Geschwindigkeit und Abstände definiert werden. Weil sowohl Geschwindigkeits- und Abstandverhalten in höchstem Masse sicherheitsrelevant sind und Auswirkungen auf die objektive und subjektive Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmenden haben, müssen die angemessene Geschwindigkeit und die angemessenen Abstände zwingend von Seiten Behörden mit klaren Mindestvorgaben geregelt sein. • Zusätzliche Anforderung: Die Fahrzeuge müssen in der Komplexität des urbanen Mischverkehrs die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (auch jener mit körperlichen Einschränkungen und auch jener innerhalb des Fahrzeugs selbst) gewährleisten. Das betrifft vor allem eine situationsangepasste Geschwindigkeit und ein vorausschauendes, defensives Fahrverhalten der Fahrzeuge. • Zusätzliche Anforderung: Die Automatisierungssysteme dürfen nicht zu Lasten des subjektiven Sicherheitsempfindens von Fussgänger/innen und Velofahrer/innen gehen. Entsprechende Verdrängungseffekte beim Langsamverkehr sollen ausgeschlossen werden können. • Zusätzliche Anforderung: Die Kommunikation zwischen Automatisierungssystem und den übrigen Verkehrsteilnehmern, insbesondere mit Zu Fuss Gehenden und Velofahrenden muss sichergestellt sein. 		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten		
--	--	--

Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich unterstützen wir, dass durch die Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS neue Vorschriften sich schneller auf die führerlosen Fahrzeuge auswirken, anstatt dass die technischen Vorschriften des Zeitpunktes des Imports des Fahrzeuges Anwendung finden würden.</p> <p>Das Aufeinandertreffen von konventionellen und automatisierten Fahrzeugen im Strassenverkehr wird allgemein als ein Sicherheitsrisiko angesehen. Entsprechend muss sich die Schweiz vorbehalten können, von internationalen technischen Vorschriften gegebenenfalls abweichen zu können. Deshalb stellen wir den Antrag, Art. 5 Abs. 2 AFV wie folgt zu ergänzen:</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>«Die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen richtet sich in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme, <u>sofern keine Sicherheitsrisiken bestehen.</u>»</p>		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Begründung siehe Frage 6.</p>		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bei der Einführung des Automatisierten Fahrens auf Autobahnabschnitten sind für eine ganzheitliche Sicherheitsbeurteilung auch aussergewöhnliche Situationen (z.B. Strassenarbeiter, Polizeikontrollen, Autopannen, Geisterfahrer) mitzuberücksichtigen. Für die Unfallrekonstruktion soll dazu auf weitere Datenquellen wie die Aufzeichnung der Frontkamera kurz vor Unfalleintritt, zurückgegriffen werden können.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die sichere Anwendung von Automatisierungssystemen der Stufe 3 setzt voraus, dass Fahrzeuglenkende genau informiert und instruiert sind. Es muss für die entsprechenden Verkehrssituationen klar sein, welche Fahraufgaben an das Fahrzeug delegiert werden können und welche Verantwortung dabei der Fahrzeuglenkende weiterhin übernehmen muss. Es sind Kenntnisse über die Funktionsweise des Systems, die Systemgrenzen und über die während der Aktivierung erlaubten Tätigkeiten erforderlich, damit eine sichere Übernahme jederzeit gewährleistet werden kann.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>«Art. 10 Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung <u>und Instruktion</u> 1 Die am Betrieb eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem beteiligten Personen müssen die massgeblichen Anweisungen und Sicherheitshinweise des Herstellers in der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung beachten. <u>Sie sind verpflichtet, sich instruieren zu lassen.</u>»</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Darüber hinaus sollen weitere kritische Situationen mit Meldepflicht definiert werden. Es sollen auch Situationen gemeldet werden, bei denen schwere Verletzungsfolgen ausgeblieben sind, aber die auf eine kritische Funktionsweise mit potenziell hohen Verletzungsfolgen schliessen lassen.		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die vorgeschlagenen Prüfungen erachten wir als sehr wichtig. Eine amtliche Prüfung eines Fahrzeuges soll auch durchgeführt werden, wenn ein teilautomatisiertes Fahrzeug der Stufe 3 (oder höher) einen Unfall verursacht und die Polizei ein Fehlverhalten des Automatisierungssystems in Erwägung zieht.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Regelung zu den zulässigen Zwecken ist umfassend, was die behördlichen und hoheitlichen Aufgaben und Nutzungsmöglichkeiten betrifft. In einer längerfristigen Perspektive besteht jedoch auch ein grosses wissenschaftliches Interesse an dieser Datenquelle. Beispielsweise bieten die Daten des Fahrmodusspeichers die Möglichkeit für umfassende empirische Studien zur Ableitung/Überprüfung der erforderlichen Übernahmezeit bei Fahrzeugen. Der heutige Stand der Forschung zu dieser Frage basiert in erster Linie auf eher wenigen Studien in Fahrsimulatoren.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>Die Regelung sollte mit dem Zweck der Forschung zur Verkehrssicherheit durch nicht-behördliche Forschungsinstitutionen ergänzt werden. Die Daten sollten (konform mit dem seit September 2023 geltenden, neuen Datenschutzgesetz) an Dritte für nicht-kommerzielle Zwecke übermittelt und von diesen für Forschung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit genutzt werden können.</p>		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen (vgl. Begründung im Begleitbrief).</p>		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen (vgl. Begründung im Begleitbrief).</p> <p>In Art. 22 zeigt sich die Problematik dieses Anwendungsfalles: Einerseits wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer von der Pflicht entbunden, den Verkehr dauernd zu überwachen (Absatz 2), andererseits muss die Person aber die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder übernehmen, wenn sie hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigende Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist (Absatz 3b.). Beides ist in der Praxis schwierig zu kombinieren. Dies hat potenziell stark negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>Die kurzen Übernahmezeiten sind nicht vereinbar mit einer Reihe von Tätigkeiten, welche die Aufmerksamkeit des Fahrzeugführenden stark beanspruchen. Falls der entsprechende Anwendungsfall nicht aus der Verordnung gestrichen wird, sollten deshalb Tätigkeiten wie Schlafen, Verlassen der Sitzposition und externe Kommunikation (Videokonferenzen, Telefongespräche, Textnachrichten) während des Fahrens explizit ausgeschlossen werden.</p> <p>Aktuelle Forschungsprojekte für das ASTRA (z. B. AFF, SIKO) haben gezeigt, dass mit jeder weiteren Automatisierungsstufe auch neue und zusätzliche Kompetenz-Anforderungen an die Fahrzeuglenkenden entstehen. Eine zeitnahe und konsequente Verankerung dieser notwendigen Kompetenzen in der Fahraus- und Weiterbildung ist zwingend erforderlich, um Überforderungen der Nutzergruppen und damit negative Auswirkungen auf das Unfallgeschehen zu vermeiden.</p>		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Durch die Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren darf kein zusätzlicher Flächenbedarf entstehen. Das bedeutet, dass Gesuche um Genehmigung des Betriebs einer Parkierungsfläche für automatisiertes Parkieren nur genehmigt werden dürfen, wenn diese Flächen bereits bestehende Parkierungsflächen (für nicht automatisiertes Parkieren) sind. Zusätzliche Parkierungsflächen würden dem umweltpolitischen Bestreben den Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren entgegenlaufen.

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die neuen Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren dürfen keinesfalls zu einer Einschränkung des Langsamverkehrs führen. Dass «die Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren von den übrigen Fahrbahnen, den Trottoirs sowie den Fuss- und Radwegen abgegrenzt [...]» sein muss (Abs. 1a) darf nicht dazu führen, dass die Infrastruktur oder die Bewegungsfreiheit des Langsamverkehrs in der Nähe der Parkplätze eingeschränkt wird.

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Schulungen zu führerlosen Fahrzeugen, welche in der Schweiz verkehren, sollen in der Schweiz und nicht im Ausland durchgeführt werden.

Änderungsantrag:

«Absatz 2 Hat der Hersteller keine Niederlassung in der Schweiz, ist der Importeur des führerlosen Fahrzeugs für die Einhaltung der Pflichten nach Absatz 1 verantwortlich. Die Schulung muss ~~nicht~~ in der Schweiz durchgeführt werden.»

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absatz 2: Dieser Absatz übersieht, dass bei einem führerlosen Fahrzeug, das Entladen der Ware oftmals nicht mehr von einer Hilfsperson des Halters bzw. des Lieferanten/Verkäufers vorgenommen werden wird, sondern durch die Kundinnen und Kunden. Es ist jedoch nicht Sache der Kunden, die Verantwortung für einen Teil des Liefervorgangs des Lieferanten zu übernehmen. Wer Waren mittels führerloser Fahrzeugen liefert, sollte selber die Verantwortung dafür tragen, dass die Warenentgegennahme durch den Kunden so erfolgt, dass eine «negative Auswirkung auf die Restladung» ausgeschlossen ist.

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir unterstützen dezidiert, dass sich nach Absatz 1 der Arbeitsort der Operatorinnen und Operatoren in der Schweiz befinden muss.

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden,

insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Bei den Rahmenbedingungen für führerlose Fahrzeuge fehlen wichtige Klarstellungen zu den erlaubten Verkehrsflächen.		
<u>Änderungsanträge:</u>		
Zu den bereits aufgelisteten Kriterien, soll zusätzlich die folgenden Bedingungen für eine Genehmigung erfüllt sein:		

	<ul style="list-style-type: none"> • <u>«Für die führerlosen Fahrzeuge ist die Benutzung des Trottoirs, der für den motorisierten Verkehr gesperrten Fussgängerflächen sowie der Radwege nicht erlaubt.»</u> • In Ergänzung zu Absatz 4c: <u>«die Sicherheit und Attraktivität der Fuss- und Velowege dadurch nicht beeinträchtigt werden.»</u>
--	---

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Bei der Begleitgruppe sollten neben den Vertretern der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und der Umwelt auch die Branche des öffentlichen Verkehrs, Blindenorganisationen, die Städte, Fussverkehr Organisationen und Umweltorganisationen im Verkehrsbereich angehören und entsprechend explizit in Absatz 2 genannt werden.</p>		

<u>Änderungsantrag:</u>	<p>«Absatz 2 Das ASTRA bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge und des beantragten Betriebs von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren unterstützt. Der Begleitgruppe gehören Vertreter der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und Umwelt, <u>der Branche des öffentlichen Verkehrs, der Blindenorganisationen, der Städte, von Fussverkehr Organisationen, von Umweltorganisationen im Verkehrsbereich, sowie weitere Beteiligte an.</u>»</p>
-------------------------	---

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind damit einverstanden mit folgendem Vorbehalt: Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Motorradfahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind damit einverstanden mit folgendem Vorbehalt: Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Autofahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpiлот und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

RoadCross Schweiz, Zweierstr. 22, 8004 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Mail an: svg@astra.admin.ch
Frist: 2. Februar 2024
Format: Word- und PDF-Dokument

Zürich, 31. Januar 2024

Stellungnahme von RoadCross Schweiz im Vernehmlassungsverfahren zu den Verordnungen über das automatisierte Fahren (AFV) und die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit im Vernehmlassungsverfahren zu der Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und der Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) Stellung zu beziehen, möchten wir uns bedanken. Die Stiftung RoadCross Schweiz setzt sich in ihrer täglichen Arbeit für die Sicherheit auf unseren Strassen ein und beurteilt die Verordnungen entsprechend aus diesem Blickwinkel.

Im Grundsatz unterstützt RoadCross Schweiz die aktuelle Transformation der Mobilität hinsichtlich Digitalisierung und Automatisierung. Allerdings sehen wir neben einer effizienteren Nutzung bestehender Verkehrsressourcen auch Risiken für die Verkehrssicherheit. Die Entwicklung der Automatisierung darf daher nie auf dem Rücken der Verkehrsteilnehmenden stattfinden und der Verkehrssicherheit muss immer die höchste Priorität zukommen. RoadCross Schweiz sieht aus diesem Grund punktuelle Verbesserungen und Ergänzungen in der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage.

So muss aus unserer Sicht beim automatisierten Fahren ein spezieller Fokus auf der Interaktion zwischen dem Menschen und dem Fahrzeug liegen. Denn die Fahrzeugentwicklung zeigt, dass immer höhere Anforderungen an die Fahrzeugführenden gestellt werden und so eine kontinuierliche Weiterbildung oder regelmässige Auffrischung sinnvoll ist. Ebenso würde eine Normierung der Systeme zur Verkehrssicherheit beitragen.

In der Entwicklung sind auch die unterschiedlichen Gefahrenpotenziale der fünf Stufen der Automatisierung zu beachten. Gerade in der Stufe 3 scheint das Risiko hoch zu sein, da eine dauerhafte Überwachung des Systems durch die Fahrenden nicht mehr notwendig ist. Allerdings müssen diese in der Lage sein, die Kontrolle innerhalb einer bestimmten Zeit wieder übernehmen zu

können, sollte das System sie dazu auffordern. Sind die Fahrenden dies aber nicht, weil sie sich anderen Tätigkeiten zugewendet haben, kann es zu gefährlichen Situationen oder Unfällen kommen. Bedenkt man, dass gemäss der aktuellen Unfallstatistik der überwiegend grosse Teil der Unfälle auf menschliche Fehler zurückzuführen ist, wird klar, welche Gefahr in der Übergabe der Kontrolle des Fahrzeuges liegt. Erst ab Stufe 4 dürfte der Sicherheitsgewinn durch die Automatisierung deutlich ansteigen.

Unserem Schreiben angehängt finden Sie den ausgefüllten Fragebogen. Wir bedanken uns nochmals für die Einladung zur Teilnahme an der Vernehmlassung und stehen für Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

RoadCross Schweiz



Willi Wismer
Präsident des Stiftungsrats



Stéphanie Kebeiks
Geschäftsführung RoadCross Schweiz



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

RoadCross Schweiz

Zweierstrasse 22

8004 Zürich

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Für RoadCross Schweiz muss zu jedem Zeitpunkt in der Entwicklung der Automatisierung die Verkehrssicherheit im Vordergrund stehen. Dabei bestehen aus unserer Sicht folgende Risiken und Unfallpotenziale:

- Durch die Entwicklung der Fahrzeuge und der (noch) fehlenden Normierung steigen die Anforderungen an die Fahrzeugführenden hinsichtlich Fahrzeugbedienung. Die Weiterbildungen resp. Auffrischungen zukünftiger Fahraufgaben muss in der Entwicklung eingeplant werden. Nur so kann eine korrekte und sichere Bedienung des Systems sichergestellt werden.
- Die Automatisierungs-Stufen, in welchen die Fahrzeugführenden die Systeme nicht mehr konstant überwachen müssen, haben hohes Gefahrenpotenzial, da andere Tätigkeiten ausgeübt werden und die Ablenkung steigt. Durch die Ablenkung kann es bei der Übernahmeaufforderung zu gefährlichen Situationen kommen.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Interaktion zwischen Mensch und Fahrzeug kommt eine besondere Bedeutung zu. Die Verordnung ist daher in dem Sinne zu ergänzen.</p> <p>Zum Beispiel: «Den Risiken in der Mensch-Fahrzeug-Interaktion trägt die Verordnung besonders Rechnung.»</p>		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im Text wird erwähnt, dass die Verkehrsregeln eingehalten werden müssen und dass in keinem Vorgang die Verkehrsteilnehmenden gefährdet werden dürfen. Dies erachtet RoadCross Schweiz als Bedingung für alle Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem.</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Durch die Beherrschung aller Verkehrsszenarien wird eine sinnvolle Einheitlichkeit geschaffen. Eine Abstimmung mit den internationalen Regelungen und Standards ist ebenfalls sinnvoll.</p>		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Schweiz sollte die Möglichkeit haben, bei Sicherheitsbedenken von internationalen technischen Vorschriften abweichen zu können. Daher sind wir der Meinung, dass Art. 5 Abs. 2 AFV wie folgt zu ergänzen ist:

«Die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen richtet sich in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme. *Voraussetzung ist die Sicherstellung, dass keine Sicherheitsrisiken bestehen.*»

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross ist der Meinung, dass der Artikel wie folgt ergänzt werden müsste:</p> <p>«Wer Dritten ein Fahrzeug mit einem Automatisierungssystem überlässt, muss diese über das Vorhandensein des Systems und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers informieren und <i>sie auf Basis der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung des Herstellers entsprechend instruieren.</i>»</p> <p>Ebenso muss das normierte «Übergabeprotokoll» gem. Art. 21 AFV hier ebenfalls zum Einsatz kommen.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross ist der Meinung, dass der Artikel mit einer Pflicht zur Instruktion ergänzt werden müsste:</p> <p>«Art. 10 Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung <i>und Instruktion</i> 1 Die am Betrieb eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem beteiligten Personen müssen die massgeblichen Anweisungen und Sicherheitshinweise des Herstellers in der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung beachten. <i>Sie sind verpflichtet, sich instruieren zu lassen.</i>»</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
RoadCross unterstützt den Artikel 18 AFV Buchstabe e, wenn die «Weiterentwicklung der Fahraus- und -weiterbildung auf Basis der bearbeiteten Daten» als Zweck genannt wird.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz ist der Meinung, dass bei eine Fahrzeugübergabe nicht nur dem Datenschutz sondern auch der Verkehrssicherheit Rechnung getragen werden muss. Daher fordern wir eine Ergänzung des Artikels 21 mit einer Pflicht zur Instruktion zur Bedienung des Fahrzeugs:</p> <p>«Wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, muss seine Vertragspartei <i>umfassend instruieren und</i> explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung des Automatisierungssystems und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und sich die erfolgte <i>Instruktion und</i> Aufklärung von der Vertragspartei unterschriftlich bestätigen lassen.»</p>		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Um die Qualität der Schulungen resp. die Richtigkeit der Bescheinigungen sicher zu stellen, ist RoadCross Schweiz der Meinung, dass diese in der Schweiz stattfinden sollten. Zudem wird damit garantiert, dass die Operatorinnen und Operatoren mit den nationalen Gesetzen vertraut sind.

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es müsste ein bestimmtes Datum definiert werden, ab wann in allen praktischen Führerprüfungen die einzelnen FAS ein fixer Bestandteil sein müssen.</p> <p>Prüfungsfahrzeuge der Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 müssen ab 2026 zwingend mit FAS ausgerüstet sein. Zudem muss der Begriff «hochentwickelt» u.E. klar definiert werden resp. die Frage ist zu klären, wann ein FAS «hochentwickelt» ist und wann nicht.</p>		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es müsste ein bestimmtes Datum definiert werden, ab wann in allen praktischen Führerprüfungen die einzelnen FAS ein fixer Bestandteil sein müssen.</p> <p>Prüfungsfahrzeuge der Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 müssen ab 2026 zwingend mit FAS ausgerüstet sein. Da sich die FAS zudem recht schnell weiterentwickeln und wahrscheinlich auch viele Änderungen erfahren, ist die explizite Nennung in einer Verordnung zu statisch. Wenn schon, dann wäre eine Weisung (oder neu eine Amtsverordnung) wohl</p>		

angebracht. So wäre eine Anpassung an aktuelle Gegebenheiten/Entwicklungen einfacher und flexibler möglich.

Solange ein FAS nicht normiert ist (Bezeichnung, Bedienung, Wirkung), kann und wird eine entsprechende Abfrage anlässlich einer praktischen Führerprüfung Missverständnisse und somit Unsicherheit erzeugen. Ein/e Verkehrsexpertin/Verkehrsexperte wird unmöglich all die unterschiedlichen Fahrzeuge mit ihren unterschiedlichen FAS kennen. Hier besteht massiver Klärungsbedarf.



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung
Hodlerstrasse 5A
3011 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Grundsätzlich begrüsst die BFU den Verordnungsentwurf, da ein rechtlicher Rahmen für die Regelung der Anwendungsfälle für das hochautomatisierte Fahren in der Schweiz dringend notwendig ist; dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Schweiz bei den betrachteten Automatisierungssystemen zwangsläufig einer internationalen Entwicklung folgt.

Obwohl die BFU insbesondere im Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung deutliche Sicherheitsrisiken sieht, stimmt sie dem Verordnungsentwurf aus fahrzeugtechnischer Sicht dennoch zu. Dies weil – trotz aller sicherheitsbezogenen Bedenken (siehe Bemerkungen 1 bis 3 unten) – im Vergleich mit den bereits heute im Verkehr befindlichen, weniger streng reglementierten SAE-L2-Systemen nun engere und strengere Rahmenbedingungen definiert werden. Die vorliegende Verordnung verweist dabei auf wichtige technische Verordnungen und Regelungen:

- Die Reglementierung des Anwendungsfalls von Fahrzeugen mit Übernahmefunktion bezieht sich unmittelbar auf die schweizerische VTS und die dort angehängten UN-Regelungen Nr. 155-157. Darin werden enge sicherheitstechnische Rahmenbedingungen festgelegt und dadurch die Funktionsweise der Systeme zunehmend standardisiert.
- In der europäischen Verordnung (EU) 2019/2144 werden zudem Systeme zur Überwachung der Fahrer Verfügbarkeit ab SAE-L3 zwingend vorgeschrieben. Die

- Möglichkeiten zu absichtlichen oder unabsichtlichen Fehlhandlungen (z. B. Schlaf, falsche Positionierung) werden dadurch technisch deutlich reduziert.
- Der Anwendungsfall für Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung ist durch die zugrundeliegenden Verordnungen (z.B. UN-Regelung Nr. 157) eng definiert und auf möglichst sichere Verkehrssituationen beschränkt. Die Erweiterung der ODD von 60 auf 130 km/h seit 01.01.2023 in der Regelung Nr. 157 sieht die BFU jedoch äusserst kritisch und bestätigt daher die zurückhaltenden Aussagen im erläuternden Bericht zum Verordnungsentwurf.

Bemerkung 1: Sicherheitsbedenken für den Anwendungsfall «Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung»

Die BFU legt grossen Wert darauf, dass bei der Entwicklung des automatisierten Fahrens die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden höchste Priorität hat. In der neuen Verordnung erfüllt der Anwendungsfall «Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung» (gemäss Artikel 25b Abs.1 nSVG) diesen Anspruch nicht ausreichend. Der zu erwartenden Problematik, dass im Fall einer Übernahmeaufforderung sicherheitsabträgliche Überforderungssituationen sowie Verhaltensweisen (beabsichtigte und unbeabsichtigte Fehlnutzungen) bei den Fahrzeuglenkenden auftreten können, wird zu wenig Rechnung getragen. Diese Problematik bleibt bestehen, solange die Fahrzeuglenkenden in Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung bei aktivierten Automatisierungssystemen eine sofortige Übernahmereitschaft aufrechterhalten müssen. Und sie verschärft sich sogar bei zunehmenden erlaubten Höchstgeschwindigkeiten gemäss UN-Regelung Nr. 157 (auch in ihren Konsequenzen).

Die BFU begrüsst den Sicherheitsgedanken, der hinter den restriktiven Regelungen bezüglich der fahrfremden Tätigkeiten steht und anerkennt den begrenzten Handlungsspielraum der Schweiz, um wirtschaftliche Handelshemmnisse zu vermeiden. Gleichzeitig weist die BFU auf den ungünstigen Umstand hin, dass die Verantwortung für die sichere Nutzung der Automatisierungssysteme nach den derzeitigen Regelungen weitgehend bei den Fahrzeuglenkenden verbleibt und die Hersteller zu wenig in die Pflicht genommen werden. Eine in der Verordnung festgelegte Mindestzeit (z. B. 10 Sekunden) für eine sichere Übernahme der Fahraufgabe vom Automatisierungssystem zurück zur fahrgelenkten Person würde zu einer ausgewogeneren Verteilung der Verantwortung zwischen den Fahrzeuglenkenden und den OEMs führen. Zudem würde für die Fahrzeuglenkenden ein verlässlicher Rahmen zur Selbsteinschätzung bei der Durchführung von fahrfremden Tätigkeiten geschaffen. Dieser Rahmen für zulässige fahrfremde Tätigkeiten ist mit den aktuellen Regelungen zu vage definiert und kann bei unzureichenden Kenntnissen der rechtlichen Rahmenbedingung zu falschen Erwartungen führen.

Bemerkung 2: Mögliche flankierende Massnahmen für den Anwendungsfall «Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung»

Der Anwendungsfall für Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung stellt eine neue Herausforderung für die Verkehrssicherheit in der Schweiz dar. Umso wichtiger ist es aus Sicht der BFU, parallel zur Einführung flankierende Massnahmen zu initiieren. Dabei geht es in erster Linie darum, sicherheitskritische Ereignisse zu vermeiden – oder zumindest zu erkennen, zu dokumentieren und regelmässig zu analysieren. Die Einführung z. B. einer Meldepflicht für sicherheitskritische Zwischenfälle (für Nutzende und OEMs) ist zu prüfen. Eine Strategie für ein konsistentes und consequentes Monitoring dieser gemeldeten Zwischenfälle ist zu entwickeln. Eine nach zunehmender Komplexität des Strassenraums gestaffelte Freigabe des Anwendungsfalls würde Reaktionsmöglichkeiten für die Verkehrssicherheit eröffnen (z. B. erst nur Autobahnen mit geringer, dann höherer Geschwindigkeit).

<p>Um längerfristig eine sichere Nutzung von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung zu ermöglichen, hofft die BFU, dass die im Rahmen von Via Sicura gesprochenen Ressourcen für die Einsitznahme des ASTRA in den relevanten Gremien der UN-ECE verstärkt werden.</p> <p>Bemerkung 3: Herausforderungen für Anwendungsfall «führerlose Fahrzeuge» im urbanen Mischverkehr</p> <p>Der Anwendungsfall für «führerlose Fahrzeuge» ist aus Sicht der BFU ein wichtiger Gegenstand der neuen Verordnung. Es ist zu begrüßen, dass sich durch diesen Anwendungsfall mutmasslich neue Möglichkeiten für die allgemeine gesellschaftliche Mobilität, insbesondere im öffentlichen Verkehr durch sogenannte Shuttle-Fahrzeugtypen, bieten.</p> <p>Für die Zulassung solcher Fahrzeuge müssen aus Perspektive der Sicherheit jedoch die folgenden Grundvoraussetzungen gewährleistet sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrzeuge müssen in der Komplexität des urbanen Mischverkehrs die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (auch jener mit körperlichen Einschränkungen und auch jener innerhalb des Fahrzeugs selbst) gewährleisten. Das betrifft vor allem eine situationsangepasste Geschwindigkeit und ein vorausschauendes, defensives Fahrverhalten der Fahrzeuge. • Sobald sich keine fahrzeuglenkende Person mehr im Fahrzeug befindet, braucht es einheitliche Standards für eine unmissverständliche und intuitive Kommunikation der Fahrzeuge mit den anderen Verkehrsteilnehmenden. Hierfür gibt es bis heute noch keine Festlegungen und es ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht erkennbar, wie solch eine Kommunikation stattfinden kann (siehe Deublein, 2020, BFU Grundlage AF-Mischverkehr).

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Bemerkung zu lit. a: Der Begriff «Fahrerassistenzsystem» wird in Kapitel 3 dem Begriff «Automatisierungssystem» gegenübergestellt. Am Anfang der Verordnung wird nur der Begriff «Automatisierungssystem» definiert.</p> <p>Änderungsantrag: Begriff «Fahrerassistenzsystem» ergänzend definieren.</p>		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bemerkung 1: Art. 3, Absatz 1, lit. c und e

Was bedeutet einfach zu deaktivieren bzw. einfach zu bedienen? Die Einfachheit der Bedienung ist subjektiv. Systeme verschiedener Hersteller variieren in ihrer Bedienung.

Änderungsantrag zu Bemerkung 1: Verwendung von Begriffen wie «intuitiv» oder «benutzerfreundlich». Diese sind anhand der ISO-Norm 9241 (internationale Richtlinien der Gebrauchstauglichkeit und der Ergonomie interaktiver Systeme) objektiv bewertbar.

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Regelung zu den zulässigen Zwecken ist umfassend, was die behördlichen und hoheitlichen Aufgaben und Nutzungsmöglichkeiten betrifft. In einer längerfristigen Perspektive besteht jedoch auch ein grosses wissenschaftliches Interesse an dieser Datenquelle. Beispielsweise bieten die Daten des Fahrmodusspeichers die Möglichkeit für umfassende empirische Studien zur Ableitung/Überprüfung der erforderlichen Übernahmezeit bei Fahrzeugen. Der heutige Stand der Forschung zu dieser Frage basiert in erster Linie auf eher wenigen Studien in Fahrsimulatoren.</p> <p>Änderungsvorschlag: Die Regelung sollte mit dem Zweck der Forschung zur Verkehrssicherheit durch nicht-behördliche Forschungsinstitutionen ergänzt werden. Die Daten sollten (konform mit dem seit Sept. 2023 geltenden, neuen Datenschutzgesetz) an Dritte für nicht-kommerzielle Zwecke übermittelt und von diesen für Forschung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit genutzt werden können.</p>		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bemerkungen: Mit Blick auf die fahrzeugtechnischen Reglementierungen (UN-Regelung Nr. 157, Verordnung EU 2019/2144) und die sicherheitsspezifischen Einschränkungen der vorliegenden Verordnung hinsichtlich der erlaubten fahrfremden Tätigkeiten ist die BFU mit der vorgesehenen Entlastung der fahrzeuglenkenden Personen einverstanden.</p> <p>Gleichzeitig weist die BFU darauf hin, dass mit der Zulassung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen nach der vorliegenden Verordnung zwingend die folgenden flankierende n Massnahmen erforderlich sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Um falschen Erwartungen (hochautomatisiertes Fahren vs. stark eingeschränkte fahrfremde Tätigkeiten) entgegenzuwirken, sind umfassende Informations- und Sensibilisierungskampagnen notwendig. Die Fahrzeuglenkenden (sowohl Fahranfängerinnen und -anfänger als auch erfahrene Lenkende) müssen die Grenzen, Risiken, Systemgrenzen und Anwendungsbereiche des neuen Funktionsspektrums kennen, insbesondere in anspruchsvollen Verkehrssituationen bei Übernahmeaufforderungen. • Obwohl ein umfassendes Monitoring kritischer Ereignisse vorgesehen ist, müssen Art, Tiefe und Verantwortlichkeiten für die Analyse dieser Ereignisse auf strategischer Ebene geklärt und koordiniert werden, damit sich aus den dokumentierten Ereignissen relevante Rückschlüsse für die Verkehrssicherheit und den zukünftigen Anpassungsbedarf der Verordnung ermitteln lassen. • Der Zugang zu den durch den DSSAD erhobenen Daten im Rahmen von Übernahmeaufforderungen muss auch für Hochschulen und andere Forschungseinrichtungen gewährleistet und geregelt werden. Nur so können neue wissenschaftliche Erkenntnisse, z. B. über erforderliche Zeiträume für die Übernahme der Fahraufgabe, gewonnen werden. • Erkenntnisse aus dem Monitoring kritischer Ereignisse und aus wissenschaftlichen Untersuchungen von Daten im realen Verkehr müssen direkt in die Revision der Verordnung ab 2025 einfließen und konsequent berücksichtigt werden. • Aktuelle Forschungsprojekte für das ASTRA (z. B. AFF, SIKO) haben gezeigt, dass mit jeder weiteren Automatisierungsstufe auch neue und zusätzliche (!) Kompetenzanforderungen an die Fahrzeuglenkenden entstehen. Eine zeitnahe und konsequente Verankerung dieser notwendigen Kompetenzen in der Fahraus- und Weiterbildung ist zwingend erforderlich, um Überforderungen der Nutzergruppen und damit negative Auswirkungen auf das Unfallgeschehen zu vermeiden. • Der vorliegende Verordnungsentwurf belässt die Verantwortung für die sichere Verkehrsteilnahme sehr stark bei den Fahrzeuglenkenden. Es wäre jedoch wichtig, auch die Hersteller in die Pflicht zu nehmen. Dies könnte beispielsweise durch definierte Mindestzeiträume geschehen, die das Fahrzeug den Fahrzeuglenkenden in einer Übernahmesituation einräumen muss. • Aus Sicht der BFU ist es wichtig, dass das ASTRA die Anliegen und Interessen der Verkehrssicherheit aktiv und konsequent in die Gremien der UNECE einbringt, da durch Vorgaben in den entsprechenden Regelwerken eine grosse Hebelwirkung haben. 		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Änderungsantrag:

Die Ausbildung sollte Elemente der Verkehrssicherheit enthalten. Vorgeschlagen wird eine Ergänzung um Aspekte des sicheren Betriebs des Fahrzeugs selbst und im Mischverkehr mit anderen Verkehrsteilnehmenden.

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Änderungsanträge:		
Wirkweise A		
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrszeichenerkennung und Spurverlassenswarner ergänzen. 		
Wirkweise B		
<ul style="list-style-type: none"> • Bei Wirkweise B in Klammer «kontinuierlich unterstützend, <i>unmittelbarer Einfluss auf die Fahrzeugsteuerung</i>) ergänzen. • Ausweich- und Notbremsystem gehören zur Wirkweise C. Diese Systeme bei Wirkweise B streichen und der Wirkweise C zuordnen. 		
Wirkweise C		
<ul style="list-style-type: none"> • Bei Wirkweise C «temporär eingreifend <i>in unfallgeneigten Situationen</i>» ergänzen. 		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Simon Burgunder
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 76 603 57 93
simon.burgunder@sev-online.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

Per Mail an:
svg@astra.admin.ch

Bern, 1. Februar 2024
SIB

Vernehmlassung zur Umsetzung Teilrevision Strassenverkehrsgesetz (automatisiertes Fahren)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetz, insbesondere zu den Verordnungen über das automatisierte Fahren (AFV) und über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) teilnehmen zu können. Gerne nimmt der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, die Gelegenheit wahr, sich den vorgeschlagenen Verordnungen zu äussern.

Da zu erwarten ist, dass sich die digitale Transformation fortsetzt und in den nächsten Jahren vermutlich beschleunigt, begrüsst der SEV das Bestreben des UVEK, frühzeitig Regelungen für den Verkehrsbereich zu erlassen. Schon heute verkehren Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen auf den Strassen. Aus Sicht des SEV ist es deshalb folgerichtig, dass die Rechtslage den realen Gegebenheiten angepasst wird. Allerdings sollten die Fragen rund um die automatisierte Mobilität nicht bloss auf Verordnungsstufe, sondern entsprechend ihrer Bedeutung und Reichweite auf Gesetzesstufe geregelt werden. In diesem Sinn ist es dem SEV ein Anliegen, dass im Rahmen einer ganzheitlichen gesetzlichen Regelung der offenen Fragen bezüglich automatisierter Mobilität das SVG möglichst bald umfassend revidiert wird.

• Demokratische Legitimation und Rechtslage

Die technische Möglichkeit des automatisierten Fahrens bringt zahlreiche rechtliche Implikationen verschiedenster Alltagsbereiche mit sich, wie bspw. Haftungs-, Arbeits- oder Datenschutzrecht. Diese Implikationen sind gesellschaftlich und politisch breit zu diskutieren, wenn die automatisierte Mobilität gesellschaftlich akzeptiert und schliesslich demokratisch legitimierte Regelungen gefunden werden sollen. Solange die Rechtslage bezüglich automatisierten Fahrens nicht eindeutig und zweifelsfrei geklärt ist, scheint dem SEV eine Nutzung von Automatisierungssystemen zum führerlosen Fahren ohne fahrzeugführende Person ausserhalb von Versuchsfahrten nicht angezeigt. Gerade hinsichtlich Fahrzeuge von konzessionierten Transportunternehmen muss der Sicherheit höchste Priorität eingeräumt werden.

Deshalb vertritt der SEV die Ansicht, dass zwingend eine fahrzeugführende Person anwesend sein muss, die bei Bedarf unverzüglich eingreifen und die Kontrolle über das jeweilige Fahrzeug übernehmen kann. Dementsprechend lehnt der SEV Kapitel 5 zum führerlosen Fahren ab.

- **Sicherheit**

Aus Sicht des SEV darf die Zulassung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen nicht zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit führen. Bei allen technischen Verlockungen und wirtschaftlichen Chancen, welche die automatisierte Mobilität vollmundig verspricht, muss aus Sicht des SEV im Strassenverkehr die Sicherheit der zentrale Aspekt bleiben. Hier dürfen aus kurzfristigen Effizienz- und Rentabilitätsüberlegungen keine Abstriche gemacht werden. Dass Assistenz- und Automatisierungssysteme können einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten können, ist unbestritten. Sie sollten aus Sicht des SEV aber als Unterstützung und Hilfe verstanden werden, wobei Kontrolle und Verantwortung stets beim Fahrzeuglenkenden verbleiben. Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflicht sollten nicht vollständig Automatisierungssysteme abgegeben werden können. Tritt ein unerwartetes Ereignis ein oder kommt es zum Störfall, ist situativ adäquates Handeln gefragt. In diesen Situationen können menschliche Eigenschaften wie Erfahrung, Geistesgegenwart und Instinkt einem Automatisierungssystem überlegen sein.

Dass die fahrzeuglenkende Person eines Fahrzeugs eines konzessionierten Transportunternehmens fahrfremde Tätigkeiten ausführt, erachtet der SEV als unvorstellbar angesichts der fehlenden Akzeptanz der Reisenden von führerlosen Fahrzeugen ausserhalb geschlossener Verkehrssysteme.

Um die Verkehrssicherheit zu garantieren, sind die in den Art. 13, 14, 15, und 16 festgelegten Bestimmungen zentral. Ohne vorgängige eingehende Prüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit durch die zuständigen Behörden, der umfangreichen Meldepflicht und der Möglichkeit die Anerkennung von Fahrzeugtypen notwendigerweise auszusetzen, fehlen die Voraussetzungen für die Zulassung automatisierten Fahrens auf Schweizer Strassen. Ebenfalls befürwortet der SEV das Delegationsverbot von Nachprüfungen gemäss Art. 17.

Mit Blick auf die Verkehrssicherheit ist es für den SEV unverständlich, weshalb in der vorliegenden Verordnung auf eine obligatorische Aus- und Weiterbildung für die Nutzung von Automatisierungssystemen verzichtet wird. Die Argumentation, es sei auf eine Ausbildung zu verzichten, um die Verbreitung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen nicht unnötig zu hemmen, ist abzulehnen. Im Fokus der vorliegenden Revision darf nicht die Verbreitung des automatisierten Fahrens stehen, sondern die Verkehrssicherheit. Sinn und Zweck des SVG ist die Verkehrssicherheit, daran muss sich auf die Verordnung über das automatisierte Fahren orientieren. Aus Sicht des SEV ist eine obligatorische spezifische Ausbildung eine unabdingbare Voraussetzung für die Nutzung von Automatisierungssystemen.

- **Schutz der Arbeitnehmenden**

Die digitale Transformation im Allgemeinen und die Entwicklung hin zum automatisierten Fahren im Speziellen wird die Arbeitswelt tiefgreifend verändern. Die mit dem Strassengüter- und Strassenpersonenverkehr zusammenhängenden Berufsbilder werden sich dementsprechend wandeln. Diese Entwicklung wird sich nicht aufhalten lassen. Für den SEV ist entscheidend, dass die digitale Transformation zum Nutzen der Arbeitnehmenden ist und nicht umgekehrt. Daher sind die Arbeitnehmenden in die Transformationsprozesse einzubeziehen, sodass sie

den Wandel mitgestalten können. Umschulungen und Weiterbildungen sind wichtig, um die Arbeitnehmenden vorzubereiten und zu befähigen den neuen Anforderungen gerecht zu werden. Besonders vor dem Hintergrund, dass sowohl im Strassengüter- als auch im Strassenpersonenverkehr viele Unternehmen mit Personalmangel konfrontiert sind, muss es ein zentrales Anliegen sein die Arbeitsmarktfähigkeit der Arbeitnehmenden zu stärken. Es gilt, die dazu nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen.

Eine Digitalisierung der Arbeitswelt geht oft mit der Forderung nach einer Flexibilisierung der Arbeitsbedingungen einher. So bietet die automatisierte Mobilität bspw. die Möglichkeit für on-demand-Angebote. Die digitale Transformation darf nicht zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und zu einer Abwälzung des unternehmerischen Risikos auf die Arbeitnehmenden führen. Für den SEV steht es deshalb ausser Frage, dass die Arbeitsbedingungen auch in einer digitalisierten Arbeitswelt kollektiv zu regeln sind. Nur Gesamtarbeitsverträge schaffen einheitliche Arbeitsbedingungen und bieten Schutz und Mitbestimmung. Das mit führerlosen Fahrzeugen Transportdienstleistungen angeboten werden können, die nur wirtschaftlich sind, wenn keine fahrzeugführende Person benötigt wird, erscheint uns deshalb nicht Sinn und Zweck einer automatisierten Mobilität zu sein. Die neuen technischen Möglichkeiten dürfen keinesfalls dazu führen, dass die Arbeitnehmenden aus reiner Profitlogik substituiert werden. Technik und Mensch sollten vielmehr komplementär verstanden werden. Sie sollte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsflusses beitragen, aber nicht zur Profitmaximierung.

- **Datenschutz**

Für den SEV ist es selbstverständlich, dass die vorliegende Verordnung die geltenden Datenschutzbestimmungen respektieren muss. Der Schutz vor missbräuchlichem Umgang mit den registrierten Daten muss gewährleistet sein. Der SEV begrüsst deshalb, dass es ausgeschlossen ist Persönlichkeitsprofile zu erstellen.

Für Arbeitnehmende, die Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen einsetzen, ist ein Recht auf Einsicht in persönliche Daten uneingeschränkt zu gewähren. Die Nutzung von personenbezogenen Daten, insbesondere für Leistungs- und Verhaltenskontrolle, ist sozialpartnerschaftlich zu regeln.

- **Förderung des öffentlichen Verkehrs**

Der SEV bemängelt, dass in der vorliegenden Verordnung keine Bestimmungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur umweltschonenden Ausgestaltung des automatisierten Fahrens gänzlich fehlen. Zwar wird im Erläuternden Bericht darauf hingewiesen, dass sich Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen positiv auf die Umwelt auswirken würden, weil sie tendenziell mit Elektroantrieb ausgerüstet, über eine effiziente Fahrweise verfügen und leise sind. Trotzdem besteht die Gefahr, dass als Folge der Zulassung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen der Verkehr zunehmen könnte. Aus Sicht des SEV müsste dieser Gefahr mit regulativen Massnahmen proaktiv begegnet werden. Eine Verschiebung des Modalsplits hin zu mehr Strassenverkehr läuft erstens den klimapolitischen Zielen der Schweiz zuwider und untergräbt zweitens die Schweizer Verlagerungspolitik.

Demzufolge ist der SEV der Meinung, die in Art. 2 der ÖStFV aufgeführten Anforderung für Gesuche um Finanzhilfe seien mit dem Kriterium zu ergänzen, dass Projekte des öffentlichen Verkehrs zu privilegieren sind.

- **Fazit**

Automatisiertes Fahren soll den öffentlichen Verkehr stärken. Es soll den öffentlichen Verkehr sinnvoll ergänzen und nicht konkurrenzieren. Ein Abbau des konventionellen öffentlichen Verkehrs als Folge des automatisierten Fahrens ist abzulehnen. Eine einseitige Ausrichtung der vorliegenden Verordnungen AFV und ÖStFV auf die individuelle Mobilität lehnt der SEV daher ab.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus bestens. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Simon Burgunder
Koordinator Politik



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweizerische Vereinigung für Verkehrspsychologie (VfV)

Martina Menn, Dr. phil.

c/o Praxisgemeinschaft Bächli & Menn

Stampfenbachstrasse 42

8006 Zürich

Tel. +41 (0)79 369 98 31

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

für Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung

Wir teilen die Auffassung der Schweizerischen Beratungsstelle (bfu) hinsichtlich der Sicherheitsbedenken bezüglich Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung. Daher zitieren wir hier deren Text:

Bemerkung 1: Sicherheitsbedenken für den Anwendungsfall «Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung»

Der BFU ist es ein sehr grosses Anliegen, dass bei den Entwicklungen des automatisierten Fahrens der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden höchste Priorität zugeteilt wird. In der neuen Verordnung erfüllt der Anwendungsfall «Fahrzeuge mit Übernahmefunktion» (gemäss Artikel 25b Abs.1 nSVG) diesen Anspruch der priorisierten Sicherheitsbetrachtung aus Sicht der BFU nicht ausreichend. Der antizipierten Problematik, dass im Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung sicherheitsabträgliche Überforderungssituationen sowie Verhaltensweisen (beabsichtigte und unbeabsichtigte Fehlnutzungen) bei den fahrzeuglenkenden Personen zutage treten können, wird unserer Meinung nach zu wenig Rechnung getragen. Diese Problematik bleibt bestehen, solange die Fahrzeugnutzenden bei aktivierten Automatisierungssystemen eine sofortige Übernahmefähigkeit aufrechterhalten müssen, und verschärft sich sogar bei zunehmenden erlaubten Höchstgeschwindigkeiten ge-

<p><i>mäss UNECE Reglement 157 (auch in ihren Konsequenzen). Wir begrüssen zwar den Sicherheitsgedanken hinter den restriktiven Regelungen bezogen auf fahrfremde Tätigkeiten und anerkennen den für die Schweiz eingeschränkten Handlungsspielraum, um wirtschaftliche Handelshemmnisse möglichst zu vermeiden.</i></p> <p><i>Gleichzeitig weisen wir auf den aus unserer Sicht ungünstigen Umstand hin, dass durch die aktuellen Regelungen ein Grossteil der Verantwortlichkeiten für die sichere Nutzung der Automatisierungssysteme bei den Fahrzeuglenkenden bleibt und die Hersteller grösstenteils aus der Pflicht genommen werden. Mit einer in der Verordnung festgelegten Mindestzeit (z.B. 10 Sekunden) für eine sichere Übernahme der Fahraufgabe vom Automatisierungssystem zurück zur fahrzeuglenkenden Person, würde a) die Verantwortung ausgewogener zwischen den Fahrzeugnutzenden und den OEMs aufgeteilt und b) für die fahrzeuglenkenden Personen ein verlässlicher Rahmen zur adäquaten Selbsteinschätzung bei der Durchführung von fahrfremden Tätigkeiten geschaffen werden. Dieser Rahmen für zulässige fahrfremde Tätigkeiten ist mit den aktuellen Regelungen sehr vage definiert und kann für die Nutzenden bei unzureichender Kenntnis des rechtlichen Rahmens womöglich zu einer falschen Erwartungshaltung führen.</i></p>
--

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir unterstützen die Auffassung der bfu. Zitat:</p> <p><i>Bemerkung zu lit. a: Der Begriff «Fahrerassistenzsystem» wird in Kapitel 3 dem Begriff «Automatisierungssystem» gegenübergestellt. Am Anfang der Verordnung wird nur der Begriff «Automatisierungssystem» definiert.</i></p> <p><i>Änderungsantrag: Begriff «Fahrerassistenzsystem» ergänzend definieren.</i></p>		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir unterstützen die Auffassung der bfu. Zitat:</p> <p><i>Bemerkung 1: Art. 3, Absatz 1, lit. c und e Was bedeutet «einfach» zu deaktivieren bzw. «einfach» zu bedienen? Die «Einfachheit der Bedienung» ist subjektiv. Systeme verschiedener Hersteller variieren in ihrer Bedienung.</i></p> <p><i>Änderungsantrag zu Bemerkung 1: Verwendung von Begriffen wie «intuitiv» oder «benutzerfreundlich». Diese sind anhand der ISO-Norm 9241 (internationale Richtlinien der Gebrauchstauglichkeit und der Ergonomie interaktiver Systeme) objektiv bewertbar.</i></p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Absatz 1: sprachlich: «Typen von Automatisierungssystemen»</p>		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inver-		
---	--	--

kehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmoduspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Formal: In den Artikeln 23, 27 und 38 wird jeweils auf Artikel 7, Absatz 3, a Bezug genommen. Das hier aber immer nur auf die Artikel 23, 27 und 38 Bezug genommen wird, ist das etwas zirkulär. Vielleicht kann man den Bezug auf Art. 7;3a in Art. 23, 27 und 38 streichen.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmoduspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme /

		nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung sollten eher kurz und in einfacher Sprache verfasst sein.		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir unterstützen die Auffassung der bfu. Zitat:</p> <p>Bemerkung: Die Regelung zu den zulässigen Zwecken ist umfassend, was die behördlichen und hoheitlichen Aufgaben und Nutzungsmöglichkeiten betrifft. Aus einer längerfristigen Perspektive besteht jedoch auch ein hohes wissenschaftliches Interesse an dieser Datenquelle. Die Daten des Fahrmodusspeichers bieten zum Beispiel die Möglichkeit für umfassende empirische Studien zur Ableitung/Überprüfung der erforderlichen Übernahmezeit bei Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung. Der heutige Stand der Forschung zu dieser Fragestellung basiert in erster Linie auf eher wenigen Studien in Fahrsimulatoren.</p> <p>Änderungsvorschlag: Die Regelung sollte mit dem Zweck der Forschung zur Verkehrssicherheit durch nicht-behördliche Forschungsinstitutionen ergänzt werden. Die Daten sollten (konform mit dem seit Sept. 2023 geltenden, neuen Datenschutzgesetz) an Dritte für nicht-kommerzielle Zwecke übermittelt und von diesen für Forschung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit genutzt werden können</p>
--	--

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir unterstützen die Auffassung der bfu. Zitiert:</p> <p>Bemerkungen: Mit Blick auf die vorliegenden, fahrzeugtechnischen Reglementierungen durch die zugehörigen Reglemente (UNECE 157, EU 2019/2144) und die sicherheitsmotivierten Einschränkungen der vorliegenden Verordnung hinsichtlich der erlaubten fahrfremden Tätigkeiten sind wir mit der in Art. 22 vorgesehenen Entlastung der fahrzeuglenkenden Personen einverstanden. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass mit der Zulassung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen nach der vorliegenden Verordnung zwingend folgende flankierende Massnahmen umgesetzt werden sollten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Um falschen Erwartungshaltungen («hochautomatisiertes Fahren» vs. stark eingeschränkte fahrfremde Tätigkeiten) entgegenzuwirken, müssen umfassende Informations- und Sensibilisierungskampagnen initiiert werden. Die Fahrzeugnutzerinnen und -nutzer (sowohl Fahranfängerinnen und -anfänger als auch erfahrene Fahrerinnen und Fahrer) müssen die Einschränkungen, Risiken, Systemgrenzen und Anwendungsbereiche des neuen Funktionsspektrums kennen, insbesondere in anspruchsvollen Verkehrssituationen bei Übernahmeaufforderungen. - Obwohl ein umfassendes Monitoring kritischer Ereignisse vorgesehen und in der Verordnung verankert ist, müssen Art, Tiefe und Verantwortlichkeiten für die Analyse dieser Ereignisse auf strategischer Ebene geklärt und koordiniert werden, damit aus den dokumentierten Ereignissen auch relevante Rückschlüsse für die Verkehrssicherheitsarbeit und den zukünftigen Anpassungsbedarf der Verordnung gezogen werden können. - Der Zugang zu den durch den DSSAD erhobenen Daten im Rahmen von Übernahmeaufforderungen muss auch für Hochschulen und andere Forschungseinrichtungen gewährleistet und geregelt werden. Nur so können neue wissenschaftliche Erkenntnisse, z. B. über erforderliche Zeiträume für die Übernahme der Fahraufgabe, gewonnen werden. - Erkenntnisse aus dem Monitoring kritischer Ereignisse und aus wissenschaftlichen Untersuchungen von Daten im realen Verkehr müssen direkt in die Revision der Verordnung ab 2025 einfließen und konsequent berücksichtigt werden. - Aktuelle Forschungsprojekte für das ASTRA (z.B. AFF, SIKO) haben gezeigt, dass mit jeder weiteren Automatisierungsstufe auch neue und zusätzliche (!) Kompetenzanforderungen an die Fahrzeuglenkenden entstehen. Eine zeitnahe und konsequente Verankerung dieser notwendigen Kompetenzen in der Fahraus- und Weiterbildung ist zwingend erforderlich, um Überforderungen der Nutzergruppen und damit negative Auswirkungen auf das Unfallgeschehen zu vermeiden. - Der vorliegende Verordnungsentwurf belässt die Verantwortung für die sichere Verkehrsteilnahme sehr stark bei den Fahrzeugführern. Bei den Anwendungsfäl-
--	--

	<p>len von Fahrzeugen mit Automatisierungsfunktionen wäre es jedoch folgerichtig, auch die Hersteller stärker in die Pflicht zu nehmen. Dies könnte beispielsweise durch definierte Mindestzeiträume geschehen, die das Fahrzeug dem Fahrzeugführer in einer Übernahmesituation einräumen muss.</p> <p>- Insgesamt hoffen wir, dass das ASTRA die Anliegen und Interessen der Verkehrssicherheit aktiv und konsequent in die Gremien der UNECE einbringt, da durch sicherheitstechnische Vorgaben in den entsprechenden Regelwerken eine sehr grosse Hebelwirkung für die Verkehrssicherheit erzielt werden kann.</p>
--	---

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
	Absatz 1.) Reicht es nicht, dass die Zertifikate ungültig werden können? Braucht es wirklich noch eine zusätzliche zeitliche Begrenzung?	

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

--	--

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Angesichts der Neuartigkeit der Technik erscheint uns eine jährliche Kontrolle zu Beginn sinnvoll. Eventuell könnte man die Kontrollintervalle später denjenigen anderer Fahrzeuge anpassen.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der letzte Punkt widerspricht dem psychologischen Wissensstand. Eine permanente Aufmerksamkeit (Daueraufmerksamkeit) ist nur für eine begrenzte Zeit möglich (ca. ½ bis 1 Stunde). Dies ist einer der Gründe, warum beim Fahren viele Dinge automatisiert durchgeführt werden und man sich oft nicht daran erinnert, was in den letzten gefahrenen Kilometern geschehen ist. Die bewusste Aufmerksamkeit stellt sich erst in kritischen Verkehrssituationen wieder ein. Vorschlag: das Wort «permanent» streichen.		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherr-		
--	--	--

schen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Wir unterstützen die Auffassung der bfu. Zitat:		
Änderungsanträge:		
Wirkweise A		
- Verkehrszeichenerkennung und Spurverlassenswarner ergänzen.		
Wirkweise B		
- Bei Wirkweise B in Klammer «kontinuierlich unterstützend, unmittelbarer Einfluss auf die Fahrzeugsteuerung) ergänzen.		
- Ausweich- und Notbremssystem gehören zur Wirkweise C. Diese Systeme bei Wirkweise B streichen und der Wirkweise C zuordnen.		
Wirkweise C		
- Bei Wirkweise C «temporär eingreifend in unfallgeneigten Situationen» ergänzen.		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Herr Bundesrat
Albert Rösti
Departementsvorsteher UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail: svg@astra.admin.ch

Bern, 2. Februar 2024

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Grundsätzlich sind wir mit den Vorschlägen einverstanden und verweisen direkt auf die beiliegenden Fragebogen, in welchem Sie einige Präzisierungen/Klarstellungen zum jeweiligen Verordnungstext finden.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS



Olivier Fantino
Geschäftsführer



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:
strasseschweiz
Wölflistrasse 5
3006 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Eine klarere Definition zwischen fahrerlosen Fahrzeugen und Fahrzeugen, die mit einem automatischen Parksystem ausgestattet sind, ist notwendig, damit die Bestimmungen des einen von den gerichtlichen Instanzen nicht auf das andere angewendet werden können.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir schlagen folgende Ergänzung vor: "Für die Zwecke dieser Verordnung gelten Fahrzeuge mit einem automatischen Parksystem nicht als fahrerlose Fahrzeuge, selbst wenn der Fahrer aus dem Fahrzeug ausgestiegen ist und das automatische Parksystem aktiviert wurde".		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In Absatz 2 Buchstabe e muss die Reaktionszeit berücksichtigt werden, wenn das Auto signalisiert, dass ein menschliches Eingreifen erforderlich ist.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die neuen Vorschriften nicht für Fahrzeuge gelten sollten, die sich bereits im Verkehr befinden.</p> <p>Wir können jedoch nur dann eine Ausnahme zulassen, wenn dies absolut notwendig ist und eine reale Gefahr für die Bevölkerung besteht, wie z. B. bei schwerwiegenden Fehlfunktionen, die vom Hersteller nicht vorhergesehen wurden, oder bei einer schwerwiegenden Verwundbarkeit des Systems (Cyberangriffe usw.) - in jedem Fall muss nachgewiesen werden, dass eine reale Gefahr für die Bevölkerung besteht und es keine andere Möglichkeit gibt, das Problem zu lösen, sowie eine entsprechende Entschädigung für den Fahrzeughalter vorgesehen wird.</p>

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Informationspflicht erfordert zum einen die Schulung von Fachleuten; diese sollte koordiniert zwischen Werkstätten, Importeuren und Behörden stattfinden. Andererseits kann diese Pflicht zu einer Geldstrafe führen, wenn sie nicht ordnungsgemäss erfüllt wird. Es ist jedoch schwierig, rechtlich zu beweisen, dass der Fahrer die vorgeschriebenen Informationen richtig aufgenommen hat.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung ist in der Praxis schwer zu kontrollieren und unterliegt bei Verstößen einer Geldstrafe. Wir schlagen vor, sie mit einer Prüfung zu ergänzen.</p>
--	---

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir lehnen diese Bestimmung entschieden ab.

Einerseits ist die technische Kontrolle von Fahrzeugen eine kantonale Kompetenz. Und zum anderen gibt es keinen objektiven Grund, der den ersatzlosen Ausschluss privater Partner rechtfertigt.

Viele Kantone delegieren einen Teil der obligatorischen technischen Kontrollen an private Partner - diese privaten technischen Zentren sind perfekt ausgestattet und bieten die gleichen Garantien wie die staatlichen Kontrolldienste. Sie stellen auch sicher, dass die Kontrolle innerhalb der vorgeschriebenen Frist stattfindet. Ohne diese Möglichkeit ist es wahrscheinlich, dass es bei den obligatorischen Kontrollen zu Verzögerungen kommt - da die staatlichen Kontrolldienste oft überlastet sind und sich so monatelange Verzögerungen ergeben.

Im Falle eines Unfalls mit einem Fahrzeug, dessen technische Kontrolle nicht innerhalb der vorgeschriebenen Zeit durchgeführt wurde, könnten die zuständigen Behörden zur Verantwortung gezogen werden. Daher ist es zwingend notwendig, dass die Kontrollen an Private delegiert werden können - wie es derzeit bereits der Fall ist - natürlich nur, wenn diese alle dafür notwendigen Voraussetzungen erfüllen.

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodus-Speichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodus-Speicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodus-Speichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Bestimmung über die Unterrichtspflicht erfordert eine spezielle Ausbildung und wird mit einer Geldstrafe belegt. Sie ist jedoch ohne eine Prüfung weder anwendbar noch kontrollierbar, um sicherzustellen, dass die Person verstanden hat, wie das System funktioniert. Tatsächlich ist mit grossen Unterschieden zwischen den Fahrern zu rechnen, je nach Alter, Erfahrung, Technologieaffinität etc. Wir schlagen daher vor, diese Bestimmung zu vereinfachen, damit sie leichter anwendbar und objektiv überprüfbar ist.		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: strasseschweiz stimmt dem Vorschlag im Grundsatz zu und schlägt vor, die folgenden Elemente, die sich an Regelungen in der EU orientieren, zu präzisieren: - Wenn das Automatisierungssystem aktiviert ist, ist der Fahrer nicht verpflichtet, das Fahrzeug und den Verkehr ständig zu überwachen. Er muss sich ständig in der Lage und in der Position befinden, auf eine Aufforderung zur Übernahme der Kontrolle zu reagieren. - Er darf keine Handlungen vornehmen, die ihn daran hindern würden, der Übernahmeaufforderung innerhalb der vom Automatisierungssystem vorgegebenen Zeit nachzukommen. Seine Bewegungsmöglichkeiten und sein Sichtfeld dürfen nicht durch die Anzahl oder die Position der Fahrgäste, durch mitgeführte Gegenstände oder durch das Anbringen nicht durchsichtiger Gegenstände an den Scheiben eingeschränkt werden.		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Entwurf berücksichtigt nicht ausreichend die Bedürfnisse bereits bestehender automatisierter Parksysteme, wie z. B. Assistenten, die die Sensoren und Kameras des Fahrzeugs nutzen, um das Parkmanöver aus der Ferne (über Smartphone oder Fernbedienung) durchzuführen. Um die Nutzung dieser bereits bestehenden ferngesteuerten Parkmanöver zu ermöglichen, müsste es dem Fahrer zum einen erlaubt sein, den Motor laufen zu lassen, wenn er aus dem Auto aussteigt (Ausnahme Art. 22 VRV), um ein ferngesteuertes Parkmanöver durchzuführen. Zum anderen sollte die Fähigkeit, jederzeit eingreifen zu können, auch aus der Ferne über ein Smartphone oder eine Fernbedienung erlaubt sein.</p> <p>Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass diese Bestimmungen nicht zu einem Anstieg des ohnehin schon unzureichenden Flächenbedarfs für das Abstellen von Fahrzeugen führen.</p>		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Dieser Artikel sieht die Nutzung des automatisierten Parkens auf Privatgrundstücken nicht vor (zur Erinnerung: Die für öffentliche Strassen geltenden Regeln gelten auch für private Parkplätze, deren Zugang nicht eingeschränkt ist) und wirft die Frage nach der Bürokratie auf, wenn jeder Private eine zusätzliche Fläche einrichten und vom Kanton genehmigen lassen muss. Darüber hinaus gibt es verschiedene externe (Markierung) oder interne (Registrierung) technische Möglichkeiten, wie der Fahrzeughalter das Parken zu Hause automatisieren kann.</p> <p>Die Aktivierung des automatisierten Parksystems muss also nicht technisch blockiert werden; es genügt, die Aktivierung des automatisierten Parkens durch den Fahrer auf öffentlichem Grund mit Ausnahme von erlaubten Parkplätzen zu verbieten.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Vorbehaltlich der oben genannten Änderungen.</p>		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Dennoch sollte diese Bestimmung regelmässig überprüft werden, um ihre Anwendbarkeit anhand der Entwicklung der Praxis zu bewerten und unnötige Blockaden zu vermeiden.</p>
--	---

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>Es sollte jedoch neu bewertet werden, ob es notwendig ist, der Schweiz diese spezifische Beschilderung vorzuschreiben, wenn sie extensiv und kostspielig verwendet wird - bevor die EU über eine gleichwertige Beschilderung verfügt. Denn es erscheint wichtig, eine gewisse Einheitlichkeit der Beschilderung mit der EU zu gewährleisten - und daher diese Beschilderung eventuell rechtzeitig zu überarbeiten.</p>

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

<p>Es muss genügend Kapazität für diese Kontrollen vorhanden sein, damit es nicht zu Verzögerungen kommt (viele Kantone haben einen grossen Rückstand); daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass diese Kontrollen an Private delegiert werden können.</p>
--

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

--	--

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	--	-------------------------------	--

--	--

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	--	-------------------------------	--

--	--



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél. +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

[Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE](#)

Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti
Chef du Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Envoi électronique : svg@astra.admin.ch

Vernier/Genève, 2 février 2024

Consultation - Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (OAFC)

Position du Touring Club Suisse (TCS)

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), vous remercie pour la possibilité donnée de se prononcer sur le projet susmentionné.

La conduite automatisée est porteuse d'espoir, afin d'améliorer la sécurité routière ou bien encore la fluidité du trafic. Le TCS suit donc de très près les évolutions des véhicules autonomes et accueille très positivement les propositions réglementaires faites. Nous relevons par ailleurs que ces dernières ont été soumises en consultation très rapidement, après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la circulation routière qui ambitionne d'encadrer une telle technologie.

Après étude des documents soumis en consultation, nous nous permettons donc de vous transmettre ci-joint nos appréciations et attirons en particulier votre attention sur les points suivant :

- Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA):

D'une manière générale, afin d'éviter toutes ambiguïtés et difficultés d'interprétation, le TCS souhaite que la distinction soit plus claire, entre les véhicules sans conducteur et ceux équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement. Par ailleurs, en ce qui concerne les dispositions relatives au stationnement automatisé, il nous apparaît trop prématuré de régler d'ores et déjà cette question de manière détaillée (ex : espaces de parcage - art 25- ou exécution de ces derniers -art 26). Nous relevons à ce titre que l'OFROU précise d'ailleurs qu'un règlement est en cours de discussion au sein de l'Union européenne et que l'ordonnance pourrait être révisée, ultérieurement afin de s'adapter aux évolutions internationales, après la clôture de la consultation.

Vis-à-vis du consommateur, l'ordonnance présente parfois quelques imprécisions au niveau du droit à l'information, de la protection des données et de la formation :

- Au niveau du droit à l'information, c'est par exemple le cas à l'article 8 qui réglemente l'immobilisation d'un véhicule en cas de défaillance du système d'automatisation. Il conviendrait d'introduire dans cet article une obligation pour le constructeur d'informer les détenteurs d'un tel véhicule.
- En ce qui concerne la protection des données, les dispositions des articles 7, 23, 27 et 38 sont adéquates. Elles pourraient néanmoins gagner en précision, en renforçant en particulier l'article 7, afin que les données ne puissent être sauvegardées qu'à la condition que le conducteur ait activé le système d'enregistrement.
- Au niveau du droit à la formation, l'article 21 ne tient pas suffisamment compte des difficultés de certains conducteurs à se familiariser avec un environnement numérique. Le TCS attend des vendeurs et des loueurs de véhicules qu'ils accompagnent correctement les utilisateurs dans la prise en charge de leurs véhicules. La simple transmission de vidéos de formation ne suffit par exemple pas pour bon nombre de conducteurs. En ce sens, l'ordonnance pourrait mentionner le rôle actif que les vendeurs et loueurs de véhicules doivent jouer, en vue d'accompagner leurs clients dans la prise en charge d'un véhicule.

En matière de responsabilité, cette ordonnance est également sensible, afin d'évaluer la décharge du conducteur.

L'actuelle rédaction de l'ordonnance manque de clarté. En privilégiant le droit allemand, seules les activités « qui impliquent des manipulations » (ex : saisine sur un téléphone portable) retarderaient la prise en mains du véhicule en cas de nécessité. Le fait par exemple de visionner une vidéo sur l'écran de contrôle serait autorisé, alors même qu'une telle activité détourne fortement l'attention du conducteur. Le droit français semble plus clair, puisqu'il prescrit que « *lorsque le véhicule est partiellement ou hautement automatisé, le conducteur doit se tenir constamment en état et en position de répondre à une demande de reprise en main. Ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers, par les objets transportés ou par l'apposition d'objets non transparents sur les vitres.* ».

L'ordonnance prévoit également une harmonisation des règles techniques pour la **sécurité routière après l'immatriculation** (art. 15 et 16) et le TCS soutient sans réserve la compétence accordée à l'OFROU en la matière. Compte tenu des évolutions très rapides en termes d'innovation, il convient en effet d'éviter une situation dans laquelle des autorités en charge de l'immatriculation des véhicules engageraient des pratiques différentes les unes des autres.

En ce qui concerne enfin l'OCA, nous nous permettons de vous signaler notre **très claire opposition à l'article 17** de ce projet d'ordonnance. En effet, le TCS dispose de 22 centres de test de véhicules qui sont parfaitement équipés et disposent d'appareils de diagnostic modernes. Ces centres de test du TCS s'adaptent perpétuellement aux nouveaux standards de contrôle et font l'objet d'audit de qualité en tous points comparables à ceux qui sont engagés dans les autres centres techniques de test. En étroite collaboration avec les services cantonaux compétents, le TCS est donc un partenaire important pour vérifier la conformité aux normes de sécurité des véhicules. Nous espérons donc vivement que le projet d'ordonnance sera modifié en conséquence, afin de permettre à nos centres de test de poursuivre leurs activités, au service de très nombreux conducteurs.

- **Ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC)**

Ce projet de révision prévoit l'allocation de deux millions/an, afin de soutenir des projets d'automatisation. Il poursuit l'objectif de soutenir des projets qui améliorent la sécurité et la fluidité du trafic et le TCS rejoint cette approche.

Les mesures de soutien semblent néanmoins prioritairement être destinées aux transports publics et peu adaptées aux évolutions du transport individuel motorisé, ce que nous déplorons. L'article 4 de l'ordonnance prévoit néanmoins la possibilité pour l'OFROU de définir des thèmes prioritaires. Dans ce contexte, le TCS relève que l'autonomisation des véhicules privés est déjà une réalité. Certains constructeurs vendent d'ores et déjà des véhicules qui assurent un très haut degré d'autonomisation, ce qui contribue fortement à l'amélioration de la fluidité du trafic et de la sécurité publique.

Le TCS attend donc de l'OFROU qu'il définisse des projets qui impliqueront le TIM. L'article 7 de l'ordonnance règle l'ordre de priorité défini et la procédure à suivre en cas de demandes trop nombreuses. Compte tenu du rôle central que le TIM est appelé à jouer, le TCS considère que l'OFROU devrait réserver une part significative des ressources allouées aux projets portés par des experts reconnus dans le domaine de la mobilité individuelle. Si les aides allouées par l'OFROU dans le cadre de cette ordonnance sont destinées aux seuls partenaires publics, les nouvelles dispositions légales en matière d'automatisation des véhicules n'atteindront que partiellement leurs objectifs.

Par ailleurs, l'article 9 let. g énonce que les organisations à but lucratif pourraient être associées au risque financier d'un projet soutenu par l'OFROU. Dans cet article, il conviendrait de préciser la manière dont les organisations à but non lucratif seraient associées.

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs nos salutations distinguées.



Pièces jointes :

- Formulaires de réponse à la consultation



Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) Questionnaire

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

Canton X Association Organisation Autre

Expéditeur : TCS

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 2 février 2024 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Ordonnance sur la conduite automatisée

1. Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant le projet ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Le TCS souhaite une délimitation plus claire entre les véhicules sans conducteur et les véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement.

Bien que les dispositions du chapitre 5 "Véhicules sans conducteur" ne soient pas vraiment adaptées aux véhicules équipés d'un système de stationnement automatisé, rien ne garantit que les avocats et les tribunaux ne les appliqueront pas aux véhicules équipés d'un système de stationnement automatisé.

De même, la définition de l'article 3d du projet n'exclut pas suffisamment que l'on puisse considérer que le véhicule est sans conducteur lorsque le conducteur n'est plus présent dans le véhicule et que le système de stationnement automatisé a été activé. La notion de "véhicules sans conducteur" apparaît en outre à de nombreux endroits en dehors du chapitre 5 du projet de décret, notamment aux articles 3,5,7,8,9,12,13,14,15,17 et 19.

2. Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Nous approuvons généralement cette nouvelle ordonnance L'actuel projet permettra généralement de s'adapter au progrès technique.

3. Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Pour la définition des "véhicules sans conducteur", nous proposons un ajout/une modification :</p> <p>"Aux fins du présent règlement, les véhicules équipés d'un système de parage automatisé ne sont pas considérés comme des véhicules sans conducteur, même si le conducteur est descendu du véhicule et que le système de parage automatisé a été activé".</p>		

4. Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

5. Acceptez-vous que le système d'automatisation doive maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, conformément à l'al. 2, et que ces exigences se fondent sur des réglementations et des normes internationales (art. 4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Le TCS insiste sur la nécessité de construire un cadre légal qui permette de s'adapter aux évolutions des normes internationales, afin de garantir la sécurité du droit pour les importateurs, comme pour les utilisateurs de véhicules.</p>		

6. Acceptez-vous que l'immatriculation de véhicules sans conducteur se fonde sur les prescriptions techniques internationales relatives aux systèmes d'automatisation applicables au moment de la première mise en circulation, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV (art 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>L'appréciation de l'évolution des normes doit effectivement être faite au moment de la première mise en circulation, afin d'éviter une base légale qui serait délicate par rapport au principe juridique de la non-rétroactivité. Par ailleurs, cette règle s'applique aux véhicules sans conducteur et non aux autres véhicules dotés d'un système d'automatisation.</p>		

7. Acceptez-vous que, sous certaines conditions, le DETEC puisse déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions concernant des systèmes d'automatisation (art. 6) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné

	Il est important que l'autorité fédérale conserve une marge de manœuvre, en cas de dysfonctionnements que les constructeurs n'auraient pas anticipés. Cet article pourrait toutefois être rédigé de manière moins détaillée, en avançant prioritairement des impératifs de sécurité, sans par exemple mentionner l'hypothèse de cyberattaques (art. 6a12b).
--	---

8. Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Les dispositions proposées sont cohérentes par rapport à la LCR qui prescrit qu'il faut considérer le droit international (art. 25g al. 6 LCR), lequel est réservé à l'art. 7 al. 8 de l'ordonnance.</p> <p>Une précision pourrait néanmoins être apportées à l'article 7 al. 2 : « Les enregistrements de l'enregistreur de mode de conduite s'effectuent exclusivement lorsque le système d'automatisation est activé. »</p>		

9. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation ne puissent plus être utilisés si le système de gestion associé n'est plus actualisé, et que cela entraîne l'immobilisation des véhicules sans conducteur (art. 8) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Pour des raisons de sécurité, dès lors que les certificats requis ne sont plus valables, les systèmes d'automatisation ne doivent plus pouvoir être utilisés (ce qui entraîne logiquement l'immobilisation des véhicules sans conducteurs). L'ordonnance devrait préciser que les constructeurs ont l'obligation d'informer les détenteurs.</p>		

10. Approuvez-vous la réglementation relative à la remise du manuel d'utilisation et au devoir d'information concernant l'enregistreur de mode de conduite (art. 9) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

11. Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné

	RAS
--	-----

12. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient en règle générale soumis à la réception par type (art. 11) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	RAS	

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	RAS	

14. Approuvez-vous la réglementation relative à la vérification de la conformité pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 13) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	RAS	

15. Approuvez-vous le principe des notifications obligatoires pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 14) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Comme cet article ne concerne que les véhicules sans conducteur, il serait opportun de le préciser dans le titre de l'article.	

16. Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Comme cet article ne concerne que les véhicules sans conducteur, il serait opportun de le préciser dans le titre de l'article - ou de placer l'article dans le chapitre 5.	

17. Approuvez-vous les précisions apportées concernant l'application des clauses de sauvegarde des accords internationaux pour les véhicules équipés de systèmes d'automatisation (art. 16) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

18. Acceptez-vous que les cantons ne soient pas autorisés à déléguer les contrôles subséquents de véhicules sans conducteur à des entreprises ou à des organisations privées, mais qu'ils puissent demander que certaines vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise reconnu par l'OFROU ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule (art. 17) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Le TCS et ses sections exploitent 22 centres techniques dans toutes les régions de Suisse, parfaitement équipés et disposant d'appareils de diagnostic modernes. En étroite collaboration avec les services cantonaux compétents, le TCS est donc un partenaire important pour vérifier la conformité aux normes de sécurité des véhicules.</p> <p>Les centres de test s'adaptent perpétuellement aux nouveaux standards de contrôle et font l'objet d'audit de qualité en tous points comparables à ceux qui sont engagés dans les autres centres techniques de test.</p> <p>Cet article pourrait remettre en question cette prestation du TCS, raison pour laquelle nous nous y opposons fermement.</p>		

19. Approuvez-vous la réglementation relative aux fins autorisées du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR (art. 18) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

20. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

21. Acceptez-vous que les données de l'enregistreur de mode de conduite puissent être détruites sans le consentement des personnes concernées aux fins de la mise au rebut du véhicule (art. 20) ?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Nous ne nous opposons pas à cette disposition mais ne comprenons toutefois pas bien la raison pour laquelle cet article est nécessaire. Il n'existe pas d'article de ce type pour d'autres appareils d'enregistrement tels que les enregistreurs de données d'accident ou les enregistreurs de données d'événement.</p>		

<p>22. Acceptez-vous que quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doit expliquer clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation conformément à sa destination ainsi que la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite et en conserver l'attestation écrite pendant dix ans (art. 21) ?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Des explications claires devraient être fournies en s'adaptant aux besoins de formation des utilisateurs de tels véhicules. Des personnes âgées par exemple ne peuvent parfois pas être sensibilisées avec l'unique utilisation d'une vidéo postée sur un lien internet. Les explications doivent parfois être fournies en présentiel, par le loueur ou le vendeur de tels véhicules.</p>		

<p>23. Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Du fait du caractère évolutif de la technologie et de l'hypothèse selon laquelle les demandes de prise en charge seront relativement fréquentes, une réglementation assez sévère est importante, afin de garantir la sécurité routière.</p> <p>Le TCS estime toutefois que l'alinéa 2 est imprécis. Le conducteur dispose de quelques secondes à partir du début de la demande de prise en charge pour prendre le relais, avant que le véhicule n'entame de lui-même une manœuvre destinée à minimiser les risques. Son attention au volant ne devrait donc pas être perturbée par l'usage par exemple d'un natel, ou bien encore par exemple le visionnage d'un film sur un écran.</p> <p>En s'inspirant du droit français et de l'art. 3.1 de l'OCR, le TCS propose la réglementation suivante pour l'alinéa 2.</p> <p>Lorsque le système d'automatisation est activé, le conducteur n'est pas tenu de surveiller en permanence le véhicule et la circulation. <i>Il doit se tenir constamment en état et en position de répondre à une demande de reprise en main.</i> Il ne doit effectuer aucune opération qui l'empêcherait de répondre à la demande de prise en charge dans le délai prévu par le système d'automatisation. <i>Ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers, par les objets transportés ou par l'apposition d'objets non transparents sur les vitres</i></p>		

24. Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ?

OUI

XNON

Sans avis / non concerné

Comme nous l'avons déjà mentionné précédemment, on peut considérer que la voiture est en principe sans conducteur, lorsque ce dernier n'est plus présent dans le véhicule et que le système d'automatisation a été activé (paragraphe 2 de cet article).

En raison de cette situation, les dispositions relatives au stationnement automatisé ne sont pas clairement séparées des dispositions relatives aux véhicules sans conducteur à plusieurs endroits de ce projet d'ordonnance.

Le projet de décret ne tient en outre pas compte des systèmes de stationnement déjà disponibles. Il s'agit de ce que l'on appelle les assistants de stationnement à distance, qui permettent aux véhicules équipés de capteurs, d'un équipement multimédia et d'une ou plusieurs caméras appropriés de se garer ou de sortir d'une place de stationnement, via une application pour smartphone ou une télécommande intégrée à la clé du véhicule. Si le détenteur du véhicule se tient trop loin ou si la connexion est interrompue, le véhicule s'arrête automatiquement. Le conducteur assume l'entière responsabilité pendant toute la durée de la manœuvre.

[Environnement et circulation - Voitures autopartageantes : la loi interdit l'usage - Kassensturz Espresso - SRF](#) (juillet 2016)

Du point de vue du TCS, une disposition dérogeant à l'art. 22 de l'OCR devrait permettre au conducteur de laisser tourner le moteur lorsqu'il sort de la voiture, mais qu'il ne s'éloigne pas de celle-ci et souhaite se garer à distance. Une telle mesure serait judicieuse pour les véhicules équipés d'une assistance au stationnement à distance. Les éventuelles autres dispositions qui exigent que le conducteur puisse intervenir à tout moment devraient être formulées pour l'application du stationnement à distance de manière à ce que l'intervention à tout moment soit également autorisée avec la télécommande.

25. Approuvez-vous les exigences générales concernant le parcage automatisé, notamment le fait que celui-ci suppose qu'une case de stationnement déterminée ait été attribuée au véhicule (art. 25) ?

OUI

XNON

Sans avis / non concerné

L'exigence technique de l'alinéa 1 "Le système d'automatisation du stationnement ne peut être activé que sur les aires de stationnement gérées par..." n'est pas praticable. Elle revient à dire qu'il est techniquement impossible d'utiliser le système sur des terrains privés. Le propriétaire devrait aménager une surface de stationnement supplémentaire et la faire approuver par le canton. En outre, cette disposition rend plus difficile la formation et surtout la pratique personnelle du système d'automatisation pour le stationnement à l'écart de la circulation, et elle constitue un frein au progrès.

Il est tout à fait envisageable qu'à l'avenir, les véhicules puissent assurer les fonctions nécessaires au stationnement automatisé sans infrastructure externe, s'ils "connaissent l'itinéraire".

<p>L'état actuel de la technique est par exemple celui des assistants de marche arrière qui enregistrent les dernières dizaines de mètres parcourus à faible vitesse, y compris les mouvements du volant, et qui permettent ainsi - même plusieurs jours après la manœuvre - un retour guidé semi-automatisé sur le même trajet. Pour cela, il suffit au conducteur d'enclencher la marche arrière et d'accélérer légèrement, c'est-à-dire jusqu'à la vitesse du pas, et de rester assis dans la voiture en surveillant les alentours. Systèmes d'aide à la conduite BMW BMW FAQ</p> <p>À l'avenir, il est tout à fait envisageable que le conducteur puisse programmer, "montrer" le chemin à la voiture sur son terrain en passant en mode Record, en effectuant un parcours de démonstration (en marche avant) et en le vérifiant ensuite en faisant marche arrière. Le représentant du réseau de distribution du fabricant, voire le propriétaire lui-même, peut apposer un marquage pour que le conducteur puisse ensuite faire parcourir à son véhicule le trajet prédéfini à partir du même endroit ou du bon endroit et le faire garer dans la place dédiée.</p> <p>L'exigence de l'alinéa 1 pourrait donc freiner les progrès technologiques. L'activation du système d'automatisation pour le stationnement ne doit donc pas être techniquement bloquée, même sur le domaine privé s'il n'y a pas de place de stationnement autorisée par le canton. Il suffit de formuler une interdiction pour le conducteur, afin que ce dernier n'active pas le système sur le domaine public, s'il n'y a pas de place de stationnement autorisée. L'activation ne doit pas être rendue techniquement impossible.</p>

26. Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parcage automatisé (art. 26) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Le TCS reconnaît la nécessité de régler l'exécution du parcage automatisé mais déplore que la réglementation proposée manque parfois de réalisme (voir ci-après).		

27. Approuvez-vous la réglementation concernant la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé, notamment le fait que ces demandes doivent être déposées par le constructeur ou par une personne habilitée par celui-ci (art. 28) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Cette réglementation ne paraît pas réaliste si elle signifie que chaque constructeur automobile devrait faire une demande pour l'obtention d'une autorisation de parking (d'aéroport par exemple). La méthode actuelle, dans laquelle un chauffeur prend en charge la voiture, la gare et la ramène, semble bien plus simple.		

28. Approuvez-vous la réglementation concernant l'évaluation de la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé (art. 29) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

29. Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	X Sans avis / non concerné
Compte tenu du fait que cette ordonnance se limite actuellement à l'autorisation de test pour des véhicules sans conducteur sur des espaces autorisés, les utilisateurs sont marginalement concernés et le TCS s'abstient donc de prendre position sur cet article.		

30. Approuvez-vous la réglementation relative aux personnes qui procèdent au chargement ou au déchargement partiel de véhicules sans conducteur, notamment le fait que la personne qui décharge une partie du véhicule soit responsable de veiller à ce que le déchargement partiel n'ait pas d'effets préjudiciables sur le reste du chargement (art. 31) ?		
X <input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

31. Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?		
X OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
Selon l'alinéa 2, le détenteur doit pouvoir déléguer le contrôle de fonctionnement à l'opérateur, tout en restant responsable. (Dans le rapport explicatif, p. 35, ce point est plus clair et mieux formulé que dans le texte de l'ordonnance).		

32. Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?		
X OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

33. Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ?		
X OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

34. Approuvez-vous les exigences communes applicables à l'opérateur et à la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur, notamment les prescriptions relatives au permis de conduire, à la formation (spécifique) et au cours de perfectionnement (art. 35) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

35. Acceptez-vous que, pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclue pas le poids du conducteur (art. 36) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

36. Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	X Sans avis / non concerné
RAS		

37. Approuvez-vous la réglementation relative à la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne son contenu et le rapport que le requérant doit entretenir avec la Suisse (art. 39) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	XNON	Sans avis / non concerné
<p>Le paragraphe 3 f de cet article exige explicitement un certificat de conformité UE, ce qui a pour conséquence que seuls les véhicules ayant fait l'objet d'une réception UE entrent en ligne de compte.</p> <p>De l'avis du TCS, la prescription devrait être plus ouverte et autoriser également les véhicules provenant de l'extérieur de l'Europe, au moins pour les véhicules à batterie électrique (propulsion énergétiquement efficace sans émissions de polluants et de gaz à effet de serre lors de l'utilisation). L'importateur de tels véhicules doit s'assurer en conséquence pour des raisons de responsabilité (du fait des produits).</p>		

38. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement et à l'évaluation de la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les preuves à apporter, l'obligation de solliciter l'autorisation du canton concerné (et de l'OFROU si les conditions d'utilisation s'étendent aux routes nationales), ainsi que le droit de l'armée, de l'OFT et de l'OFDF d'être entendus (art. 40) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

39. Acceptez-vous que la décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur soit notifiée aux destinataires visés à l'art. 41, let. a à d (art. 41) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

40. Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

41. Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

42. Approuvez-vous les différents éléments constitutifs d'une infraction (art. 44) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

43. Approuvez-vous la disposition dérogatoire pour les cas d'espèce particuliers et la constitution d'un groupe de suivi par l'OFROU (art. 45) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

2. Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière

44. Approuvez-vous le signal d'indication « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » et l'obligation de le placer au niveau de tous les accès aux aires de stationnement où le parcage automatisé est autorisé (art. 62, al. 8 et annexe 2, signal 4.91^{bis}) ?

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné

En raison de la complexité technique et opérationnelle de cette ordonnance, le TCS salue le fait que l'OFROU mette en place une étroite coordination avec les autorités chargées en particulier de l'immatriculation et de la police. Quant à celles qui sont responsables de la construction, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, le TCS estime qu'elles devraient être impliquées, si le Conseil fédéral décide de maintenir les dispositions prévues pour le parcage. À ce stade, en l'absence de règles européennes établies, le TCS est très sceptique quant à la nécessité de régler d'ores et déjà et de manière très détaillée le parcage des véhicules automatisés.

3. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

45. Acceptez-vous que les véhicules sans conducteur doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent annuel (art. 33, al. 2, let. a, ch. 5) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

RAS

4. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière

46. Acceptez-vous qu'un véhicule sans conducteur doive disposer d'une autorisation des conditions d'utilisation pour que le permis de circulation et les plaques puissent être délivrés (art. 71, al. 1, let. f) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

RAS

47. Acceptez-vous que l'examen théorique de base porte désormais aussi sur la connaissance des systèmes d'automatisation et d'aide à la conduite (annexe 11, ch. 1.2, sous-ch. 1.2.4) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Le TCS considère qu'il est important d'adapter les règles existantes en terme de formation. Il veillera à ce que ces dernières ne rendent pas l'examen théorique trop complexe et trop cher.

48. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les

systèmes d'aide à la conduite le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1 ^{bis} et 2) ?		
X OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Cette disposition engendrera sans doute un plus grand nombre d'heures de formation.		

49. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1 ^{bis} , 2 et 3) ?		
X OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Même remarque que la réponse à la question 48		

50. Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique (de conduite) des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-sections B, ch. 1 ^{bis} , et D, ch. 1 ^{bis}) ?		
X OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Le TCS attire l'attention sur le fait qu'il y a de très nombreux conducteurs qui n'ont aucune affinité avec les systèmes d'assistance à la conduite et qui ne veulent même pas utiliser un simple régulateur de vitesse. Afin que de telles personnes ne se voient pas refuser l'examen de conduite, le TCS recommande d'envisager/de réfléchir par exemple à une inscription sur le permis de conduire qui pourrait être ainsi formulée : "pas de véhicules avec demande de prise en charge" - à l'instar de l'inscription sur les automates appliquée jusqu'au 31 janvier 2019.</p> <p><u>Justification :</u> Personne n'est obligé d'utiliser les systèmes d'assistance à la conduite et il y a des gens qui ont du mal à le comprendre et qui ne veulent pas l'utiliser - un peu comme beaucoup avaient du mal à utiliser une boîte de vitesses autrefois. Il faut partir du principe que les conducteurs qui ne peuvent ou ne veulent pas utiliser de tels systèmes éprouveront beaucoup de difficultés à utiliser des systèmes très développés (ex : pilotes de bouchons jusqu'à 60 km/h ; futurs pilotes d'autoroute jusqu'à 130 km/h ou dans un avenir plus lointain, les systèmes hautement automatisés de niveau SAE 4). Le TCS estime qu'il serait erroné de compliquer inutilement l'examen de conduite de ces personnes (moins familiarisées avec la technique) ou, dans certaines circonstances, de les en priver totalement.</p>		

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Herr Bundesrat Albert Rösti
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: svg@astra.admin.ch

Wohlen, 02. Februar 2024

**Stellungnahme zur Vernehmlassung über das automatisierte Fahren (AFV) und
Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den
Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)**

Eingabe von:

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz
Bremgarterstrasse 75
5610 Wohlen
Telefon 056 619 71 32
info@vfas.ch

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, sich zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) zu äussern. Der VFAS dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Seit 1956 vertritt der VFAS die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz. Dabei setzt er sich kompromisslos für dessen Förderung sowie Standards für eine hohe Qualität ein.

Der Verband setzt sich nebst 800 Unternehmungen auch für die Konsumenten ein, in dem er sich gegen sämtliche Einschränkungen und Behinderungen im freien Autohandel wehrt und faire Rahmenbedingungen fordert. Der VFAS vertritt KMUs im Schweizer Autohandel, die sowohl mit Occasions- als auch mit Neufahrzeugen handeln und damit vom Geltungsbereich der

AFV, VTS und SVG erfasst werden. Dabei vertreten sind freie Händler, Markenvertreter, Parallelimporteure und auch Generalimporteure.

Wir vertreten liberale Werte und setzen uns unter anderem für pragmatische, wirtschafts- und konsumentenfreundliche Lösungen ein.

Der VFAS begrüsst die ÖStFV vollumfänglich, die AFV wird unter Berücksichtigung folgender untenstehender Punkte ebenfalls begrüsst.

- Die AFV-Änderungen können zu einer Untergrabung der aussen- und wirtschaftspolitischen Bemühungen der Schweiz führen. Insbesondere eine Benachteiligung von amerikanischen Fahrzeugen widerspricht den politischen Bemühungen um einen freien Handel zwischen den USA und der Schweiz. Weitere Handelspartner (z.B. China, Indien oder UK) sind ebenfalls in ähnlicher Weise betroffen.
- Teilgenehmigungen von Automatisierungssystemen des 1998 Abkommens sollten nebst dem 1958 Abkommen auch berücksichtigt werden.
- Ferner fordern wir den Bundesrat auf die notwendigen Schritte einzuleiten, damit die Schweiz – als Gastgeberland des «[World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations](#)» – dem 1998 Abkommen beitreten kann.
- Die vorgesehene zehnjährige Aufbewahrungspflicht steht in Widerspruch zu Art 31 SVG, sowie des Produkthaftungsgesetzes PrHG.

Neue Vorschriften dürfen nicht zur Benachteiligung von Parallel- und Direktimporten führen. Wir sind der Auffassung, dass die Revisionsvorlage in diesem Lichte gesamthaft angepasst werden muss und nehmen in den beiden beigefügten Fragebogen zu einzelnen Punkten der Vorlage gesondert Stellung.

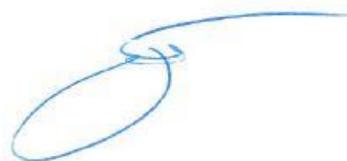
Wir danken für die Möglichkeit einer Stellungnahme und stehen für Rückfragen oder Ergänzungen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz



Roger Kunz
Präsident



Stephan Jäggi
Geschäftsleiter



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Verband freier Autohandel Schweiz

Bremgarterstrasse 75

5610 Wohlen

info@vfas.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der VFAS begrüsst dass die Grundlagen für das automatisierte Fahren mit der erfolgten SVG-Revision und der Ausarbeitung einer Verordnung geregelt werden.

Schweizer Unternehmen trugen in den vergangenen Jahren und auch aktuell noch mit Pilotprojekten stark zur Entwicklung automatisierter/autonomer Fahrzeuge bei. Es muss daher künftig möglich sein, das erlangte CH-Wissen in Produkte umsetzen zu können und in der Schweiz Einzelzulassungen zu ermöglichen, wie auch Typengenehmigungen erlangen zu können.

Weiter muss die Terminologie der Schweizer Verordnung mit der Terminologie von EU/UN-Erlassen übereinstimmen, da in der Schweizer Verordnung oft auf eben diese Dokumente verwiesen wird.

Die AFV-Änderungen werden schliesslich zu einer Untergrabung der aussen- und wirtschaftspolitischen Bemühungen der Schweiz führen. Insbesondere eine Benachteiligung von amerikanischen Fahrzeugen widerspricht den politischen Bemühungen um einen freien Handel zwischen den USA und der Schweiz. Weitere Handelspartner (z.B. China, Indien oder UK) sind ebenfalls in ähnlicher Weise betroffen.

Teilgenehmigungen von Automatisierungssystemen des 1998 Abkommens sollten nebst dem 1958 Abkommen auch berücksichtigt werden.

	Ferner fordern wir den Bundesrat auf die notwendigen Schritte einzuleiten, damit die Schweiz – als Gastgeberland des «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations» – dem 1998 Abkommen beitreten kann.
--	---

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir wünschen uns im erläuternden Bericht eine klare Abgrenzung von Fahrassistenzsystemen und Automatisierungssystemen.		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir wünschen uns im erläuternden Bericht eine klare Abgrenzung von Fahrassistenzsystemen und Automatisierungssystemen.		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Dass neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr gesetzten Fahrzeugen zur Anwendung kommen sollen, ist im Sinne der Verkehrssicherheit zu begrüßen.</p> <p>Es muss aber mit allen Mitteln verhindert werden, dass Fahrzeuge, welche nicht aufrüstet werden können, ihre Verkehrszulassung verlieren. Ebenfalls darf der Kostenfaktor einer Aufrüstung nicht ausseracht gelassen werden.</p> <p>Würde eine EU-Gesamtgenehmigung ihre Gültigkeit verlieren, hätte dies auch auf das in der Schweiz verkehrende Fahrzeug Einfluss. Aufgrund des MRA ist Art. 6 obsolet.</p>		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmoduspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Informationspflicht ist ausreichend bei Abs 1 & 2., ferner stellt sich die Frage des Begriffs «Dritter»		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es sollte darauf geachtet werden, dass für Fahrzeuge aus Drittstaaten keine Nachteile entstehen.</p> <p>Die AFV-Änderungen werden schliesslich zu einer Untergrabung der aussen- und wirtschaftspolitischen Bemühungen der Schweiz führen. Insbesondere eine Benachteiligung von amerikanischen Fahrzeugen widerspricht den politischen Bemühungen um einen freien Handel zwischen den USA und der Schweiz. Weitere Handelspartner (z.B. China, Indien oder UK) sind ebenfalls in ähnlicher Weise betroffen.</p> <p>Teilgenehmigungen von Automatisierungssystemen des 1998 Abkommens sollten nebst dem 1958 Abkommen auch berücksichtigt werden.</p> <p>Ferner fordern wir den Bundesrat auf die notwendigen Schritte einzuleiten, damit die Schweiz – als Gastgeberland des «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations» – dem 1998 Abkommen beitreten kann.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es sollte darauf geachtet werden, dass für Fahrzeuge aus Drittstaaten keine Nachteile entstehen.</p> <p>Die AFV-Änderungen werden schliesslich zu einer Untergrabung der aussen- und wirtschaftspolitischen Bemühungen der Schweiz führen. Insbesondere eine Benachteiligung von amerikanischen Fahrzeugen widerspricht den politischen Bemühungen um einen freien Handel zwischen den USA und der Schweiz. Weitere Handelspartner (z.B. China, Indien oder UK) sind ebenfalls in ähnlicher Weise betroffen.</p> <p>Teilgenehmigungen von Automatisierungssystemen des 1998 Abkommens sollten nebst dem 1958 Abkommen auch berücksichtigt werden.</p> <p>Ferner fordern wir den Bundesrat auf die notwendigen Schritte einzuleiten, damit die Schweiz – als Gastgeberland des «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations» – dem 1998 Abkommen beitreten kann.</p>		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Abs. 3: Ist nur die Betriebssicherheit von führerlosen Fahrzeugen von Interesse? Wie steht es mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen? Fahrzeughalterinnen, -halter sind zur Herausgabe von Daten bezüglich der Verkehrs- und Betriebssicherheit verpflichtet. Dies wird für fahrzeugspezifische Daten wohl kaum möglich sein. Der Halter, die Halterin kann lediglich der Herausgabe von Fahrzeugdaten zustimmen. Würde eine EU-Gesamtgenehmigung ihre Gültigkeit verlieren, hätte dies auch auf das in der Schweiz verkehrende Fahrzeug Einfluss. Aufgrund des MRA ist Art. 13 obsolet.</p>		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es müssen schweizweit ausnahmslos dieselben Prüfanforderungen gelten und umgesetzt werden. Der Interpretationsspielraum der Prüfanforderungen ist auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es sollte darauf geachtet werden, dass für Fahrzeuge aus Drittstaaten keine Nachteile entstehen.</p> <p>Die AFV-Änderungen werden schliesslich zu einer Untergrabung der aussen- und wirtschaftspolitischen Bemühungen der Schweiz führen. Insbesondere eine Benachteiligung von amerikanischen Fahrzeugen widerspricht den politischen Bemühungen um einen freien Handel zwischen den USA und der Schweiz. Weitere Handelspartner (z.B. China, Indien oder UK) sind ebenfalls in ähnlicher Weise betroffen.</p> <p>Teilgenehmigungen von Automatisierungssystemen des 1998 Abkommens sollten nebst dem 1958 Abkommen auch berücksichtigt werden.</p> <p>Ferner fordern wir den Bundesrat auf die notwendigen Schritte einzuleiten, damit die Schweiz – als Gastgeberland des «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations» – dem 1998 Abkommen beitreten kann.</p>		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Auf die Aufklärungspflicht wird bereits in Art. 9 eingegangen. Art. 21 ist ersatzlos zu streichen, da davon ausgegangen werden kann, dass sich Fahrzeuglenker im Eigeninteresse mit den Fahrzeugfunktionen auseinandersetzen werden. Des Weiteren nimmt Art. 31 SVG den Führer, die Führerin bereits in die Pflicht; «Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann». Die Strafbestimmungen sind in Art. 90 SVG festgehalten. Zudem steht der geplante Art 21 in Widerspruch zum PrHG.		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Entwurf berücksichtigt nicht ausreichend die Bedürfnisse bereits bestehender automatisierter Parksyste-me, wie z. B. Assistenten, die die Sensoren und Kameras des Fahr-zeugs nutzen, um das Parkmanöver aus der Ferne (über Smartphone oder Fernbedienung) durchzuführen. Um die Nutzung dieser bereits bestehenden fernge-steuerten Park-manöver zu ermöglichen, müsste es dem Fahrer zum einen erlaubt sein, den Motor laufen zu lassen, wenn er aus dem Auto aussteigt (Ausnahme Art. 22 VRV), um ein ferngesteuertes Parkmanöver durchzuführen. Zum anderen sollte die Fähigkeit, jederzeit ein-greifen zu können, auch aus der Ferne über ein Smart-phone oder eine Fernbedienung erlaubt sein.</p> <p>Generell sollte sichergestellt werden, dass die neuen Regelungen die Parkraumbewirtschaftung nicht zusätzlich verkompliziert. Die Beschränkung auf bestimmte Parkfelder wirkt diesbezüglich unverhältnismässig, zumal Infrastrukturseitig keine beson-deren An-forderungen an das automatisierte Parkieren bestehen. Insofern fordern wir, so nah wie möglich an der bestehenden Rechtspraxis zu bleiben.</p> <p>Die Verwendung von Einparkassistentensystemen, bei denen die fahrzeugführende Person das Parkiermanöver überwacht und allenfalls abbricht, muss weiterhin mög-lich bleiben (Art.3 Abs.3bis VRV).</p>		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einver-standen, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines be-stimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Dieser Artikel sieht die Nutzung des automatisierten Parkens auf Privatgrundstücken nicht vor. Dies wirft die Frage nach der Bürokratie auf, wenn jeder Private eine zu-sätzliche Fläche einrichten und vom Kanton genehmigen lassen muss. Darüber hin-aus gibt es verschiedene externe (Markierung) oder interne (Registrierung) techni-sche Möglichkeiten, wie der Fahrzeughalter das Parken zu Hause automatisieren kann.</p> <p>Die Aktivierung des automatisierten Parksystems muss also nicht technisch blockiert werden; es genügt, die Aktivierung des automatisierten Parkens durch den Fahrer auf öffentlichem Grund mit Ausnahme von erlaubten Parkplätzen zu verbieten.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstan-den (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Vorbehältlich der unter Punkt 25 genannten Änderungen.
--	--

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Vereinfachung des jeweiligen Bewilligungsprozess ist anzustreben, bewilligte Parkierungsflächen sollen allen Herstellern zur Verfügung stehen.		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Parkierungseinrichtungen müssen sowohl von Fahrzeugen mit als auch von Fahrzeugen ohne Automatisierungssystem zum Parkieren genutzt werden können. Eine Mischnutzung muss zulässig sein, so dass bestehende Parkierungseinrichtungen genutzt werden können. Es darf nicht zu einer baulichen Verdoppelung von Zu- und Wegfahrten kommen.		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Art 44, Abs 1, Bst d → streichen

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Vertreter der Wirtschaft (insb. Operatoren und Inverkehrbringer) sollten ebenfalls einbezogen werden.

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nach Art. 32 Abs. 2 sind Fahrzeughalterinnen und -halter verpflichtet, dass, bevor das Fahrzeug in den täglichen Betrieb genommen wird, eine erweiterte Funktionskontrolle (Bremsen, Lenkung, Beleuchtung, Reifen, Räder, Aufhängung, Nichtvorhandensein von Fehlern von sicherheitsrelevanten elektronisch geregelten Fahrzeugsystemen) ausgeführt wird. Des Weiteren muss sich der Operator die Operatorin gemäss Art. 33 Abs. 1 Buchstabe b vor Inbetriebsetzung des führerlosen Fahrzeuges vergewissern, dass eine erweiterte Funktionskontrolle des Fahrzeuges nach Art. 32 Abs. 2 erfolgt ist. Ein jährlicher Prüfintervall ist unverhältnismässig und muss verlängert werden. Vorschlag: Prüfintervall identisch dem bestehenden Art. 33 Abs. 2, Bst. b. (Neueinteilung unter Ziffer 6)		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Elektronisch an:
svg@astra.admin.ch

Bern, 23. Januar 2024

**Stellungnahme zu Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und
Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den
Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) (Vernehmlassung 2023/75)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Vernehmlassung bezüglich der Verordnungen AFV und ÖStFV.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stéphanie Penher

Geschäftsführerin
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Stellungnahme

Zweck des automatisierten Fahrens

Angesichts der Herausforderungen in der Umwelt- und Verkehrspolitik muss das automatisierte Fahren zwingend einen Beitrag zu den nachfolgenden miteinander verbundenen Zielen leisten, damit es gegenüber dem Status Quo ein Fortschritt darstellt. Ist dies nicht der Fall oder läuft sie diesen Zielen sogar zuwider, ist das automatisierte Fahren abzulehnen, respektive entsprechende Entwicklungen in der Schweiz nicht zu fördern.

- Verkehrsreduktion: Das automatisierte Fahren muss dazu genutzt werden, dass der motorisierte Gesamtverkehr reduziert wird, sowohl beim Fahrzeugbestand als auch bei den gefahrenen Kilometern. Fahrzeuge müssen zeitlich und räumlich viel besser ausgelastet werden. Heute stehen Autos zu 95% der Zeit ungenutzt herum, zu Stosszeiten sind sie im Durchschnitt nur mit 1,1 Personen pro Fahrzeug besetzt.
- Verkehrslenkung: Wohnquartiere, Ortsdurchfahrten etc. sollen vor verkehrsplanerisch unerwünschtem Durchgangsverkehr geschützt werden können.
- Geteilte Nutzung: Fahrzeuge sollen künftig hauptsächlich geteilt genutzt werden (Carsharing, Carpooling), das individuell genutzte Privatauto soll zur Ausnahme werden.
- Weniger Strasseninfrastruktur: Die Automatisierung soll dazu genutzt werden, die Strassen- und Parkierungsinfrastruktur für Autos zu reduzieren und die Verkehrsplanung zu optimieren. Die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) soll unter keinen Umständen weiter ausgebaut werden.
- Möglichst attraktiver Fuss- und Veloverkehr: Der Fuss- und Veloverkehr wird prioritär behandelt, er bekommt deutlich mehr Platz im Strassenraum; Die objektive und subjektive Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs muss beim automatisierten Fahren maximale Priorität haben.
- Lückenlose Verkehrssicherheit: Die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden muss auch während der jahrzehntelangen Übergangszeit in Richtung Vollautomatisierung gewährleistet sein, damit die Unfallzahlen sinken – die der motorisierten Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber auch der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden.
- ÖV stärken: Als Beitrag der Automatisierung für unsere Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilität stehen die kollektiven Transporte an erster Stelle. Das automatisierte Fahren führt zu einer sinnvollen Ergänzung des öffentlichen Verkehrs (öV) – z.B. bei wenig frequentierten Strecken – und nicht zu Konkurrenz oder gar einem Abbau des konventionellen öV-Angebotes. Eine einseitige Ausrichtung auf individuelle und den öV konkurrierende Mobilität muss unbedingt vermieden werden.
- Zersiedelung eindämmen: Die Automatisierung leistet einen Beitrag zur Schonung der Natur und Landschaft und reduziert die Zersiedelung.

Da das automatisierte Fahren grundsätzlich ein sehr hohes Potential hat, in all diesen Bereichen auch negative Effekte zu erzielen (vgl. beispielsweise die Studie der ETH Zürich zum automatisierten Fahren

in der Schweiz)¹, braucht es zwingend eine proaktive Regulierungsstrategie. Der Staat soll nicht erst dann regulierend eingreifen, wenn Probleme insbesondere zwischen automatisierten Fahrzeugen und dem Langsamverkehr bereits vorhanden sind.

Ohne starke staatliche Lenkung führt das automatisierte Fahren unter anderem zu Mehrverkehr und Zersiedelung, weil durch die Möglichkeit andere Tätigkeiten während dem Autofahren auszuüben, längere Wege etwa zum Pendeln attraktiver werden. Auch das Problem der drohenden Leerfahrten mit vollautomatisierten Fahrzeugen muss mittels Massnahmen vorausschauend angegangen werden. Dies beispielsweise durch die Einführung von Mobility Pricing, welches Anreize bietet Leerfahrten zu vermeiden.

Zudem müssen regulative Leitplanken gesetzt werden, damit die Automatisierung zu einer stärker kollektiv geprägten Nutzung der Verkehrsmittel führt. Wird dies verpasst, wird das Autofahren mit automatisierten Systemen gegenüber dem kollektiven Verkehr deutlich attraktiver, was den Umweltzielen der Schweiz diametral entgegenstehen würde.²

Schliesslich ist es zentral, dass die Attraktivität und Sicherheit des Langsamverkehrs durch die Entwicklung hin zu stärker automatisierten Fahrzeugen nicht eingeschränkt wird. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) *«erweist sich der Mischverkehr als eines der massgebenden neuen Gefährdungsbilder einer zunehmenden Automatisierung [..]»*³. So führt beispielsweise das Vorhandensein weitgehend automatisierter Fahrzeuge dazu, dass Langsamverkehrsteilnehmende teilweise nicht mehr mit einer Person im Fahrzeug kommunizieren können, womit bisherige für die Verkehrssicherheit zentrale Verhaltensmuster wegbrechen.⁴ Automatisierte Fahrzeuge dürfen zudem nicht nur die Unfallzahlen im Mischverkehr nicht ansteigen lassen, sondern sie dürfen darüber hinaus auch nicht zu einem tieferen subjektiven Sicherheitsempfinden von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden führen.

Grundsätzliche Anmerkungen zu den beiden Vorlagen

Basierend auf diesen Zielen gibt es in der Vorlage aus unserer Sicht folgende positiven und negativen Punkte.

Kritische Anmerkungen:

- Die beiden Vorlagen räumen dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit bei der Entwicklung des automatisierten Fahrens einen zu hohen Stellenwert ein. Ökonomische Aspekte dürfen nicht zu Lasten von Umweltschutz und Verkehrssicherheit gehen. Insbesondere sollen bei den Finanzhilfen (Vorlage 2) kommerzielle Aspekte kein Kriterium beim Entscheid für oder wider eine Unterstützung sein. Sondern es sollen Projekte gefördert werden, welche auf die Forschung der Effekte des automatisierten Fahrens auf die Umwelt, inklusive Rebound-Effekten, abzielen oder das Monitoring von Unfällen und Beinahe-Unfällen, bei denen der Langsamverkehr mitbetroffen ist, zum Inhalt haben (vgl. Fragen 3 und 8 des Fragebogens 2).

¹ ETH Zürich (2020). Automatisiertes Fahren in der Schweiz: Das Steuer aus der Hand geben?.

² ebd.

³ BFU Beratungsstelle für Unfallverhütung (2020). Automatisiertes Fahren Mischverkehr.

⁴ ebd., Seite 5.

- Sehr kritisch sehen wir den Anwendungsfall, bei welchem das Automatisierungssystem gewisse Streckenabschnitten selbständig zurücklegt, ohne dauernd von der fahrzeugführenden Person überwacht zu werden, die Person aber weiterhin jederzeit die Fahrzeugbedienung übernehmen muss, sobald das Automatisierungssystem erkennt, dass es an seine Grenzen kommt oder sobald die fahrzeugführende Person erkennen müsste, dass die Voraussetzungen für eine sichere Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist (vgl. 3. Kapitel im Erläuternden Bericht, Seite 28ff). Allgemein wird in der Forschung zwar angenommen, dass unter bestimmten Voraussetzungen ab einem hohen Grad der Automation der Fahrzeuge, das Potenzial zur Vermeidung von Verkehrsunfällen sehr gross sein kann.⁵ Aber der angesprochene Anwendungsfall stellt eine (zu) hohe Herausforderung bei der Mensch-Fahrzeug-Interaktion dar, weshalb hier mit einer Zunahme der Unfälle gerechnet werden muss.⁶ Die Sicherheitsverluste (z. B. durch Minderung der Aufmerksamkeit des Fahrenden, durch die Übernahmeproblematik und allgemein die Mensch-Fahrzeug-Interaktion) kann in diesem Fall die Sicherheitsgewinne deutlich übersteigen: *«Hauptsächlich verantwortlich für diesen Anstieg ist die Übernahmeproblematik in Situationen, in denen die Fahraufgabe vom automatisierten Fahrzeugsystem dem menschlichen Fahrer innerhalb eines eher kurzen Zeitraums zurückgegeben wird. Verschärft wird diese Problematik auch noch durch die Tatsache, dass es sich in den Übergabemomenten auf Stufe SAE-L3 meist um komplexe Verkehrssituationen handelt und somit die/der übernehmende Fahrerin/Fahrer doppelt gefordert wird. [...] Erst ab einer Hochautomatisierung entsprechend SAE-L4 übersteigen im Vergleich zum heutigen Unfallgeschehen die Sicherheitsgewinne die damit einhergehenden Sicherheitsverluste wie z. B. durch den Mischverkehr oder Hacking.»⁷*

Wir fordern deshalb, dass der Anwendungsfall gemäss Artikel 25b, Absatz 1 des neuen Strassenverkehrsgesetzes aus der Vorlage 1 gestrichen wird. (vgl. Fragen 22 und 23 im Fragebogen 1).

- Allgemein sollten die Interessen des Langsamverkehrs in den beiden Vorlagen stärker berücksichtigt werden (vgl. Fragen 4, 15, 28 und 38 im Fragebogen 1).
- In den Vorlagen wird kaum unterschieden zwischen Regelungen in Bezug auf den automatisierten motorisierten Individualverkehr, mit seinen negativen Auswirkungen auf die Umwelt und dem förderungswürdigen automatisierten öffentlichen Verkehr, respektive den in Zukunft immer wichtiger werdenden öffentlicher Individualverkehr (vgl. Fragebogen 2, Frage 5).

Positiv Punkte der Vorlagen:

- Grundsätzlich unterstützen wir die rechtlichen Schranken, welche die Vorlage 1 der Entwicklung des automatisierten Fahrens setzt. Dieser Prozess soll nicht einfach nach dem Prinzip «Ausprobieren und erst später regulierend eingreifen» von statten gehen.
- Sehr positiv ist aus unserer Sicht, dass darauf verzichtet wurde, die Möglichkeit der führerlosen Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedrigen Geschwindigkeiten, für die die Fahrtstrecken nicht festgelegt werden müssen und die ohne Beaufsichtigung eines Operators verkehren dürfen in die Verordnung aufzunehmen (SVG Art. 25d, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 8). Dieser

⁵ ebd., Seite 13.

⁶ ebd., Seite 5.

⁷ ebd., Seite 31.

Anwendungsfall würde – falls die entsprechenden Fahrzeuge auf den Fussverkehrsflächen verkehren dürften – zu einer Einschränkung der Zu Fuss Gehenden führen. Der voraussichtlich rein kommerzielle Zweck solcher Fahrzeuge rechtfertigt ohnehin nicht, dass der bereits jetzt knappe Platz auf den Verkehrsflächen noch stärker beansprucht wird. Auf diesen Anwendungsfall soll nicht nur derzeit, sondern grundsätzlich verzichtet werden.



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61

Postfach

3001 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Vgl. Erläuterungen im Begleitbrief.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p><u>Änderungsanträge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • In Art. 3, Absatz 3 a. und b. («mit angemessener Geschwindigkeit» und «einen angemessenen Abstand») geht nicht hervor, durch wen Geschwindigkeit und Abstände definiert werden. Weil sowohl Geschwindigkeits- und Abstandverhalten in höchstem Masse sicherheitsrelevant sind und Auswirkungen auf die objektive und subjektive Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmenden haben, müssen die angemessene Geschwindigkeit und die angemessenen Abstände zwingend von Seiten Behörden mit klaren Mindestvorgaben geregelt sein. • Zusätzliche Anforderung: Die Fahrzeuge müssen in der Komplexität des urbanen Mischverkehrs die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (auch jener mit körperlichen Einschränkungen und auch jener innerhalb des Fahrzeugs selbst) gewährleisten. Das betrifft vor allem eine situationsangepasste Geschwindigkeit und ein vorausschauendes, defensives Fahrverhalten der Fahrzeuge. • Zusätzliche Anforderung: Die Automatisierungssysteme dürfen nicht zu Lasten des subjektiven Sicherheitsempfindens von Fussgänger/innen und Velofahrer/innen gehen. Entsprechende Verdrängungseffekte beim Langsamverkehr sollen ausgeschlossen werden können. • Zusätzliche Anforderung: Die Kommunikation zwischen Automatisierungssystem und den übrigen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere mit Zu Fuss Gehenden und Velofahrenden muss sichergestellt sein. 		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Grundsätzlich unterstützen wir, dass durch die Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS neue Vorschriften sich schneller auf die führerlosen Fahrzeuge auswirken, anstatt dass die technischen Vorschriften des Zeitpunktes des Imports des Fahrzeuges Anwendung finden würden.

Das Aufeinandertreffen von konventionellen und automatisierten Fahrzeugen im Strassenverkehr wird allgemein als ein Sicherheitsrisiko angesehen. Entsprechend muss sich die Schweiz vorbehalten können, von internationalen technischen Vorschriften gegebenenfalls abweichen zu können. Deshalb stellen wir den Antrag, Art. 5 Abs. 2 AFV wie folgt zu ergänzen:

Änderungsantrag:

«Die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen richtet sich in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme, sofern keine Sicherheitsrisiken bestehen.»

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Begründung siehe Frage 6.

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bei der Einführung des Automatisierten Fahrens auf Autobahnabschnitten sind für eine ganzheitliche Sicherheitsbeurteilung auch aussergewöhnlichen Situationen (z.B. Strassenarbeiter, Polizeikontrollen, Autopannen, Geisterfahrer)

	mitzuberücksichtigen. Für die Unfallrekonstruktion soll dazu auf weitere Datenquellen wie die Aufzeichnung der Frontkamera kurz vor Unfalleintritt, zurückgegriffen werden können.
--	--

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die sichere Anwendung von Automatisierungssystemen der Stufe 3 setzt voraus, dass Fahrzeuglenkende genau informiert und instruiert sind. Es muss für die entsprechenden Verkehrssituationen klar sein, welche Fahraufgaben an das Fahrzeug delegiert werden kann und welche Verantwortung dabei der Fahrzeuglenkende weiterhin übernehmen muss. Es sind Kenntnisse über die Funktionsweise des Systems, die Systemgrenzen und über die während der Aktivierung erlaubten Tätigkeiten erforderlich, damit eine sichere Übernahme jederzeit gewährleistet werden kann.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>«Art. 10 Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung <u>und Instruktion</u> 1 Die am Betrieb eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem beteiligten Personen müssen die massgeblichen Anweisungen und Sicherheitshinweise des Herstellers in der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung beachten. <u>Sie sind verpflichtet, sich instruieren zu lassen.</u>»</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Darüber hinaus sollen weitere kritische Situationen mit Meldepflicht definiert werden. Es sollen auch Situationen gemeldet werden, bei denen schwere Verletzungsfolgen ausgeblieben sind, aber die auf eine kritische Funktionsweise mit potenziell hohen Verletzungsfolgen schliessen lassen.		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die vorgeschlagenen Prüfungen erachten wir als sehr wichtig.</p> <p>Eine amtliche Prüfung eines Fahrzeuges soll auch durchgeführt werden, wenn ein teilautomatisiertes Fahrzeug der Stufe 3 (oder höher) einen Unfall verursacht und die Polizei ein Fehlverhalten des Automatisierungssystems in Erwägung zieht.</p>
--	--

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Regelung zu den zulässigen Zwecken ist umfassend, was die behördlichen und hoheitlichen Aufgaben und Nutzungsmöglichkeiten betrifft. In einer längerfristigen Perspektive besteht jedoch auch ein grosses wissenschaftliches Interesse an dieser Datenquelle. Beispielsweise bieten die Daten des Fahrmodusspeichers die Möglichkeit für umfassende empirische Studien zur Ableitung/Überprüfung der erforderlichen Übernahmezeit bei Fahrzeugen. Der heutige Stand der Forschung zu dieser Frage basiert in erster Linie auf eher wenigen Studien in Fahrsimulatoren.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p>	

Die Regelung sollte mit dem Zweck der Forschung zur Verkehrssicherheit durch nicht-behördliche Forschungsinstitutionen ergänzt werden. Die Daten sollten (konform mit dem seit September 2023 geltenden, neuen Datenschutzgesetz) an Dritte für nicht-kommerzielle Zwecke übermittelt und von diesen für Forschung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit genutzt werden können.

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen (vgl. Begründung im Begleitbrief).		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	<p>Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen (vgl. Begründung im Begleitbrief).</p> <p>In Art. 22 zeigt sich die Problematik dieses Anwendungsfalles: Einerseits wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer von der Pflicht entbunden, den Verkehr dauernd zu überwachen (Absatz 2), andererseits muss die Person aber die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder übernehmen, wenn sie hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigende Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist (Absatz 3b.). Beides ist in der Praxis schwierig zu kombinieren. Dies hat potenziell stark negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>Die kurzen Übernahmezeiten sind nicht vereinbar mit einer Reihe von Tätigkeiten, welche die Aufmerksamkeit des Fahrzeugführenden stark beanspruchen. Falls der entsprechende Anwendungsfall nicht aus der Verordnung gestrichen wird, sollten deshalb Tätigkeiten wie Schlafen, Verlassen der Sitzposition und externe Kommunikation (Videokonferenzen, Telefongespräche, Textnachrichten) während des Fahrens explizit ausgeschlossen werden.</p> <p>Aktuelle Forschungsprojekte für das ASTRA (z. B. AFF, SIKO) haben gezeigt, dass mit jeder weiteren Automatisierungsstufe auch neue und zusätzliche Kompetenz-Anforderungen an die Fahrzeuglenkenden entstehen. Eine zeitnahe und konsequente Verankerung dieser notwendigen Kompetenzen in der Fahraus- und Weiterbildung ist zwingend erforderlich, um Überforderungen der Nutzergruppen und damit negative Auswirkungen auf das Unfallgeschehen zu vermeiden.</p>
--	---

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Durch die Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren darf kein zusätzlicher Flächenbedarf entstehen. Das bedeutet, dass Gesuche um Genehmigung des Betriebs einer Parkierungsfläche für automatisiertes Parkieren nur genehmigt werden dürfen, wenn diese Flächen bereits bestehende Parkierungsflächen (für nicht automatisiertes Parkieren) sind. Zusätzliche Parkierungsflächen würden dem umweltpolitischen Bestreben den Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren entgegenlaufen.</p>		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die neuen Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren dürfen keinesfalls zu einer Einschränkung des Langsamverkehrs führen. Dass «die Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren von den übrigen Fahrbahnen, den Trottoirs sowie den Fuss- und Radwegen abgegrenzt [...]» sein muss (Abs. 1a) darf nicht dazu führen, dass die Infrastruktur oder die Bewegungsfreiheit des Langsamverkehrs in der Nähe der Parkplätze eingeschränkt wird.</p>		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Schulungen zu führerlosen Fahrzeugen, welche in der Schweiz verkehren, sollen in der Schweiz und nicht im Ausland durchgeführt werden.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p>		

«Absatz 2 Hat der Hersteller keine Niederlassung in der Schweiz, ist der Importeur des führerlosen Fahrzeugs für die Einhaltung der Pflichten nach Absatz 1 verantwortlich. Die Schulung muss nicht in der Schweiz durchgeführt werden.»

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Absatz 2: Dieser Absatz übersieht, dass bei einem führerlosen Fahrzeug, das Entladen der Ware oftmals nicht mehr von einer Hilfsperson des Halters bzw. des Lieferanten/Verkäufers vorgenommen werden wird, sondern durch die Kundinnen und Kunden. Es ist jedoch nicht Sache der Kunden, die Verantwortung für einen Teil des Liefervorgangs des Lieferanten zu übernehmen. Wer Waren mittels führerloser Fahrzeugen liefert, sollte selber die Verantwortung dafür tragen, dass die Warenentgegennahme durch den Kunden so erfolgt, dass eine «negative Auswirkung auf die Restladung» ausgeschlossen ist.		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Wir unterstützen dezidiert, dass sich nach Absatz 1 der Arbeitsort der Operatorinnen und Operatoren in der Schweiz befinden muss.		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bei den Rahmenbedingungen für führerlose Fahrzeuge fehlen wichtige Klarstellungen zu den erlaubten Verkehrsflächen.

Änderungsanträge:

Zu den bereits aufgelisteten Kriterien, soll zusätzlich die folgenden Bedingungen für eine Genehmigung erfüllt sein:

- «Für die führerlosen Fahrzeuge ist die Benutzung des Trottoirs, der für den motorisierten Verkehr gesperrten Fussgängerflächen, sowie der Velowege nicht erlaubt.»
- In Ergänzung zu Absatz 4c: «die Sicherheit und Attraktivität der Fuss- und Veloweg dadurch nicht beeinträchtigt werden.»

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Bei der Begleitgruppe sollten neben den Vertretern der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und der Umwelt auch die Branche des öffentlichen Verkehrs, Blindenorganisationen, die Städte, Fussverkehr Organisationen und Umweltorganisationen im Verkehrsbereich – wie der VCS – angehören und entsprechend explizit in Absatz 2 genannt werden.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>«Absatz 2 Das ASTRA bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge und des beantragten Betriebs von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren unterstützt. Der Begleitgruppe gehören Vertreter der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und Umwelt, <u>der Branche des öffentlichen Verkehrs, der Blindenorganisationen, der Städte, von Fussverkehr Organisationen, von Umweltorganisationen im Verkehrsbereich,</u> sowie weitere Beteiligte an.»</p>		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

	<p>Wir sind damit einverstanden mit folgendem Vorbehalt:</p> <p>Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Motorradfahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.</p>
--	---

<p>49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind damit einverstanden mit folgendem Vorbehalt:</p> <p>Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Autofahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.</p>		

<p>50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
svg@astra.admin.ch

Paudex, le 3 janvier 2024

Consultation : ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre organisation a examiné avec intérêt l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

Remarques générales

Nous saluons le fait que le Conseil fédéral endosse un rôle de pionnier avec la mise en consultation de ces deux ordonnances. En effet, l'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) défriche un terrain encore relativement vierge en déterminant un cadre légal précis pour la plupart des types de véhicules autonomes (selon leur niveau d'automatisation) et un grand nombre de cas d'application. Cet effort législatif est bienvenu compte tenu du développement fulgurant de la recherche dans le domaine de la conduite autonome et de son énorme potentiel (voir ci-dessous). Par ailleurs, la mise en œuvre de ces ordonnances distinguerait la Suisse en comparaison avec la plupart des pays de l'OCDE, où cette question est encore mal prise en compte. Or, ce faible encadrement législatif international augmente le risque de voir émerger de graves problèmes en lien, par exemple, avec la question de la protection des données ou celle du piratage informatique.

Compte tenu du caractère novateur et relativement général des dispositions figurant dans ces deux ordonnances, nous souhaitons nous limiter ici à quelques remarques tout aussi générales. Selon nous, les dispositions de l'OCA seront nécessairement amenées à être révisées sur la base des expériences faites sur le terrain (facilitées par l'O AFC) et sur celles qui seront menées ultérieurement sur les véhicules au degré d'automatisation élevé correspondant aux niveaux 4 et 5 soit respectivement un niveau d'automatisation dite « élevée » et « complète ». Or, ces expériences manquent encore compte tenu du faible nombre de projets pilotes réalisés jusqu'à présent et du non moins faible degré de maturité des technologies de niveaux 4 et 5 (qui se traduit par des retards dans la création de démonstrateurs fiables). D'autre part, il nous apparaît que les futures réglementations européennes auront également un impact primordial sur les évolutions législatives suisses.

La conduite autonome recèle un potentiel important mais aussi des risques non négligeables

Selon nous, les véhicules autonomes pourraient réduire considérablement les accidents de la route en diminuant les erreurs d'appréciation que les conducteurs réalisent encore fréquemment sous l'emprise de la fatigue, des distractions et de l'imprudence. En effet, les véhicules autonomes sont dotés de capteurs et d'algorithmes qui peuvent détecter les dangers et réagir de manière plus rapide et plus appropriée que les conducteurs humains. Il s'agit là d'un progrès indubitable alors que 241 personnes ont perdu la vie en 2022 sur les routes suisses. En outre, les véhicules autonomes permettront une conduite plus rationnelle, ce qui fluidifiera la circulation et diminuera les émissions de gaz à effet de serre. Le confort des passagers sera aussi accru, puisque les conducteurs pourront lâcher le volant dans un nombre de plus en plus important de situations. Ces véhicules permettront aussi de pallier la pénurie de main-d'œuvre dans certains domaines tels que le transport routier (convois de camions autonomes). Enfin, ces véhicules permettront une plus grande accessibilité des personnes à mobilité réduite aux transports individuels motorisés.

Cela étant dit, nous nous demandons aussi si les systèmes proposés par les constructeurs seront réellement immunisés face aux risques de pannes, de piratages informatiques ou encore d'accès à des données sensibles à des fins commerciales. Les contrôles et les mises à jour informatiques régulièrement imposées par l'OCA devraient certes limiter ces risques mais, semble-t-il, sans offrir une sécurité totale. Par ailleurs, la question de la responsabilité juridique dans la détermination de la responsabilité d'un accident provoqué par un véhicule à automatisation élevée n'est pas encore entièrement résolue. Le droit actuel considère que les logiciels d'automatisation ne sont qu'un produit et estime que c'est le conducteur qui reste responsable pour les dommages qu'il cause (art. 58 al.1 LCR). Or, face à la complexité des véhicules pleinement autonomes, ce principe ne semble plus guère adéquat. En d'autres termes, il existe désormais une tension d'ordre « technico-légale » entre la mise à disposition de systèmes de conduite autonomes, d'une part et l'obligation faite aux conducteurs de garder le contrôle sur leur véhicule en tout temps, d'autre part. Cette tension pourrait interférer négativement avec certaines dispositions de l'OCA qui permettent la mise en circulation des véhicules de niveaux 4 et 5. Enfin, même si les effets sur l'emploi ne relèvent pas du champ des deux ordonnances traitées ici, nous estimons qu'ils pourraient soulever des réticences légitimes, particulièrement pour certains métiers de la route (taxis en particulier). Par conséquent, ils devront être pris en compte par la Confédération et faire l'objet de mesures de surveillance, voire d'accompagnement si nécessaire.

Pour ce qui est de l'O AFC, nous considérons que la base légale, l'approche (ascendante) et les montants prévus pour soutenir les projets pilotes associés à cette nouvelle forme de mobilité (2 millions issus du budget ordinaire de l'OFROU), sont tout à fait pertinents. Comme nous l'avons relevé ci-dessus, les véhicules autonomes consistent en un champ nouveau et nécessitent par conséquent encore plusieurs expérimentations avant que les législations fédérales (et cantonales) puissent atteindre un degré de maturité élevé. Il nous semble néanmoins important que l'OFROU consulte régulièrement les expériences menées à l'étranger, et en particulier dans les pays de l'UE, afin d'éviter des redondances.

Conclusions

Malgré les problèmes et les défis que soulève l'automatisation de la conduite, nous faisons le pari de l'optimisme. Nous sommes confiants dans les capacités de la Confédération d'agir de manière pragmatique, en favorisant l'innovation issue du secteur privé par le biais d'un cadre législatif flexible mais qui, dans certaines circonstances précises (par exemple la protection des données – une problématique bien prise en compte dans l'OCA), saura agir de manière prudente. Toutefois, nous surveillerons attentivement l'évolution de la situation et ferons régulièrement part de notre avis à chaque nouvelle évolution législative.

Centre Patronal



Cenni Najy

2

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 10
3003 Bern

Per E-Mail an: svg@astra.admin.ch

Bern, 1.2.2024

**Vernehmlassung Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und
Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den
Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV): Stellungnahme der IG Detailhandel**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG Detailhandel) bedankt sich für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung zu den beiden Verordnungen Stellung nehmen zu können. Die IG Detailhandel bringt die gemeinsamen wirtschafts- und verkehrspolitischen Interessen der Schweizer Unternehmen Coop, Denner und Migros in den Meinungsbildungsprozess ein.

Die Mitglieder der IG Detailhandel sind auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen. Für uns ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität sowie auf kosteneffiziente Weise zur Verfügung stehen.

Wir unterstützen die vorliegenden Verordnungsentwürfe.

Wir danken für die Kenntnisnahme und für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Rainer Deutschmann
Präsident AG Güterverkehr
Leiter Direktion Sicherheit und Verkehr
Migros-Genossenschafts-Bund



Daniel Hintermann
Mitglied der AG Güterverkehr
Leiter Direktion Logistik
Coop Genossenschaft



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

IG Detailhandel Schweiz

Postfach

3001 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Entwurf



SBV FSA

Schweizerischer Blinden-
und Sehbehindertenverband

Fédération suisse des
aveugles et malvoyants

Könizstrasse 23, Postfach, 3001 Bern

Herr Bundesrat Albert Rösti

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Per Mail an:

svg@astra.admin.ch

Generalsekretariat
Könizstrasse 23
Postfach
3001 Bern

Daniela Lehmann
Abteilungsleiterin
031 390 8819
daniela.lehmann@sbv-fsa.ch

Bern, 29. Januar 2024 / DI

Vernehmlassung der Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und der Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV):

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben mit Schreiben vom 18. Oktober 2023 das Vernehmlassungsverfahren zu den oben
genannten Verordnungen eröffnet. Der SBV, der Schweizerische Blinden- und Sehbehinderten-
verband nimmt gern wie folgt Stellung:

Die Mobilität der Zukunft ist inklusiv und sicher für alle

Wir erlauben uns, mit diesem Schreiben etwas genauer auf die Frage «Haben Sie grundsätzli-
che Bemerkungen zur Vorlage?» des Fragebogens AFV einzugehen.

Grundsätzliches

Egal ob man daran glaubt, dass es dereinst autonome Fahrzeuge geben wird oder nicht und
egal welchen Zeithorizont man als realistisch erachtet, die Behindertenrechtskonvention der
UNO (UNO BRK, Art. 9 und das eidgenössische Behindertengleichstellungsgesetz ist zu gege-
benem Zeitpunkt zu 100% einzuhalten. Das gilt für die ganzen Mobilitätsketten, von der Bestel-
lung, über Ein- und Ausstieg, Bedienung, Bezahlung und Parkierung. Damit dies möglich wird,
müssen Menschen mit Beeinträchtigungen zwingend in die Überlegungen zu heutigen Ver-
suchsanordnungen einbezogen werden. Nur so können ihre Anliegen mitgedacht und mitgetes-
tet werden.

Die oberste Maxime im Bereich autonomes Fahren muss die Erhöhung der Sicherheit und Auto-
nomie aller, und zwar innerhalb und ausserhalb der Fahrzeuge sein. Sicherheitsgewinne auf
Kosten der vulnerabelsten Verkehrsteilnehmer:innen oder die Einschränkung ihrer Mobilität sind
inakzeptabel.





Anmerkungen zum Teil autonomes Fahren

- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden muss steigen

Die Studie des Fonds für Verkehrssicherheit «Automatisiertes Fahren. Auswirkungen auf die Strassenverkehrssicherheit»¹ hat im Schlussbericht vom 31. Mai 2018 aufgezeigt, dass es je nach Phase des Projektes unterschiedlich ist, ob die Sicherheitsgewinne oder die Sicherheitsverluste überwiegen. Wichtig ist aus unserer Sicht folgende Bemerkung aus der Zusammenfassung des Berichtes: Als wesentliches Element muss ein möglichst geringes Risiko der Koexistenz verschiedener konventioneller Verkehrsträger und automatisierten Fahrzeugen angestrebt werden. Wir ergänzen hier, dass der Fokus auf die schwächsten Verkehrsteilnehmenden gelegt werden muss. Blinde und sehbeeinträchtigte Menschen sind innerhalb der Gruppe der schwachen Verkehrsteilnehmenden nochmals besonders gefährdet und dürfen als schwächstes Glied der Kette nicht das Nachsehen haben.

Zu denken gibt uns die Aussage, dass es zu beachten gilt, dass den Herausforderungen des gemischten Verkehrs nur teilweise durch kooperative Echtzeit-Kommunikations- und Datenaustauschsysteme begegnet werden kann. Wir fordern deshalb, dass Versuche in Mischverkehrsflächen erst durchgeführt werden dürfen, wenn die Versuche auf allen anderen Strassentypen positiv verlaufen, sind und die Technik einen weiteren relevanten Entwicklungsschritt gemacht hat. Alle Betroffenen müssen von Anfang an beim Versuchsdesign miteinbezogen werden.

- Automatisierte Fahrzeuge müssen sich dem Menschen anpassen

Der Automatisierungsgrad eines Fahrzeuges sollte nicht massgeblich dafür sein, wie die Menschen zu Fuss auf ein Fahrzeug reagieren müssen. Im Gegenteil, jedes automatisierte Fahrzeug muss angemessen auf die unterschiedlichen Verhaltensweisen von Menschen zu Fuss reagieren können.

- Die Nutzung autonomer Fahrzeuge muss barrierefrei möglich sein

Sollten Fahrzeuge dereinst zu 100% selbstfahrend sein, wäre dies ein grosser Schritt hin zu mehr Autonomie blinder und sehbeeinträchtigter Menschen. Es ist selbstredend, dass die Nutzung dann nicht an der fehlenden Barrierefreiheit scheitern darf. Unsere Forderungen diesbezüglich entnehmen wir dem Papier «Véhicules autonomes et connectés et déficience visuelle: opportunités et défis»² der European Blind Union EBU:

- Principe 1: Le design est utile et commercialisable auprès de personnes avec des aptitudes diverses
- Principe 2: Une utilisation souple
- Principe 3: Un design simple et intuitif
- Principe 4: Des informations perceptibles
- Principe 5: Une tolérance à l'erreur
- Principe 6: Un faible effort physique
- Principe 7: Une dimension et une utilisation de l'espace pour une bonne approche et utilisation

¹ [Studien und Berichte \(admin.ch\)](#)

² <https://ergonomie-self.org/wp-content/uploads/2022/05/contribution-205-final-b.pdf>



- Art 6, Abs. 4 VVO muss aufrechterhalten werden

Es muss zwingend eine Lösung gefunden werden, dass Art. 6 Abs. 4 der Verkehrsverordnung (Unbegleiteten Blinden ist der Vortritt stets zu gewähren, wenn sie durch Hochhalten des weisen Stockes anzeigen, dass sie die Fahrbahn überqueren wollen.) weiterhin seine Legitimität behält.

- Genügend Datensätze von Verhaltensweisen Blinder und Sehbeeinträchtigter generieren

Die Systeme basieren auf maschinellem Lernen. Sie analysieren also große Mengen an Daten, die ihnen zu Trainingszwecken zur Verfügung gestellt werden und üben mit diesen Beispieldaten, wie sie sich in bestimmten Verkehrssituationen zu verhalten haben. Weil diese Daten aber schwer zu sammeln sind, sind die Datensätze oft klein und umfassen nicht die gesamte Bandbreite an Verhaltensweisen, die Menschen an den Tag legen könnten.

Wenn ein autonomes Fahrzeug seine Umgebung und die Passant:innen beispielsweise mit einer Kamera beobachtet und die Bilder analysiert, aber noch nie zuvor mit einem Menschen im Rollstuhl in Berührung kam, kann es dessen Verhalten nicht vorhersagen, weil es keine beispielhaften Daten für so eine Situation hat. Das System kennt in einem solchen Fall nur Menschen, die aufrecht stehen

Für die technischen Systeme autonomer oder automatisierter Fahrzeuge ist es besonders schwer, mit blinden und sehbehinderten Menschen umzugehen. Von außen ist oft nicht direkt erkennbar, dass eine Person sehbehindert oder blind ist. Wenn ein Mensch mit Sehbeeinträchtigung die Straße überquert, dreht er seinen Kopf meistens auch kurz nach rechts oder links, allerdings nicht, um nach Autos Ausschau zu halten, sondern um besser hören zu können, ob sich ein Fahrzeug nähert.

Dabei könne aber der Eindruck entstehen, die Person hätte ein herannahendes Fahrzeug gesehen. Von außen betrachtet unterscheidet sich das Verhalten zwischen blinden und sehenden Menschen dann aber so gut wie gar nicht. Schon für menschliche Fahrer:innen sind blinde Menschen schwer zu erkennen, wenn sie keinen Langstock oder Blindenführhund dabei haben. Für einen Algorithmus gilt das ebenso. Auch hier gilt, es ist nicht an den Menschen mit Handicap sich anzupassen. (basiert auf dem Artikel <https://netzpolitik.org/2021/autonomes-fahren-schau-mir-in-die-augen-kleinwagen/>)

- Frühestmöglicher Einbezug Betroffener

Der Verordnungsentwurf wurde zusammen mit einem eigens einberufenen Expertengremium erarbeitet. Das Expertengremium bestand aus 25 Mitgliedern und war interdisziplinär zusammengesetzt aus Vertretern und Vertreterinnen der Wirtschaft, der Lehre und Forschung, von Verbänden und von Behörden. Leider waren keine Vertreterinnen oder Vertreter aus dem Blindenwesen oder generell aus dem Behindertenbereich vertreten. Dies obwohl auch der SBV immer wieder seine Mitarbeit in entsprechenden Gremien angeboten hat.

Ob die Technologie für blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderung eine Gefahr oder eine Chance darstellt, hängt entscheidend davon ab, wie ihre Interessen schon in frühen Entwicklungsstadien mit einbezogen werden. Bessere Repräsentation in den Daten und in den Forschungsgruppen erhöht das Bewusstsein für die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung – bei Forscherinnen und Forschern und bei den Maschinen.



SBV FSA

Schweizerischer Blinden-
und Sehbehindertenverband

Fédération suisse des
aveugles et malvoyants

Anmerkungen zum Teil Finanzhilfen

- Themenschwerpunkt Blinde und Sehbeeinträchtigte

Artikel 4 der Verordnung gibt dem ASTRA die Möglichkeit, besondere Innovationsideen zu fördern, für die es mögliche Pilot- und Demonstrationsprojekte geben könnte. Es kann Themenschwerpunkte vorschlagen, zu denen Gesuche besonders erwünscht sind. Wir würden einen Themenschwerpunkt blinde und sehbeeinträchtigte Menschen sehr begrüßen.

Fragebogen

In den übrigen Fragen schliessen wir uns weitestgehend der Stellungnahme von Fussverkehr Schweiz an.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Kannarath Meystre

Geschäftsleiter

Daniela Lehmann

Abteilungsleiterin Interessenvertretung
und Sensibilisierung



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV

Generalsekretariat

Könizstrasse 23

Postfach

3001 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Als nationale Selbsthilfeorganisation zum Thema Sehbehinderung äussert sich der SBV in der Regel nur zu Fragestellungen, die blinde und sehbeeinträchtigte Menschen direkt betreffen.

Die Mobilität der Zukunft ist inklusiv und sicher für alle

Grundsätzliches

Egal ob man daran glaubt, dass es dereinst autonome Fahrzeuge geben wird oder nicht und egal welchen Zeithorizont man als realistisch erachtet, ist zu gegebenem Zeitpunkt die Behindertenrechtskonvention der UNO (UNO BRK, Art. 9 und das eidgenössische Behindertengleichstellungsgesetz zu 100% einzuhalten. Das gilt für die ganzen Mobilitätsketten, von der Bestellung, über Ein- und Ausstieg, Bedienung, Bezahlung und Parkierung. Damit dies möglich wird, müssen Menschen mit Beeinträchtigungen zwingend in die Überlegungen zu heutigen Versuchsanordnungen einbezogen werden. Nur so können ihre Anliegen mitgedacht und mitgetestet werden.

Die oberste Maxime im Bereich autonomes Fahren muss die Erhöhung der Sicherheit und Autonomie aller, und zwar innerhalb und ausserhalb der Fahrzeuge sein.

Sicherheitsgewinne auf Kosten der vulnerabelsten Verkehrsteilnehmer:innen oder die Einschränkung ihrer Mobilität sind inakzeptabel.

- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden muss steigen

Die Studie des Fonds für Verkehrssicherheit «Automatisiertes Fahren. Auswirkungen auf die Strassenverkehrssicherheit» hat im Schlussbericht vom 31. Mai 2018 aufgezeigt, dass es je nach Phase des Projektes unterschiedlich ist, ob die Sicherheitsgewinne oder die Sicherheitsverluste überwiegen. Wichtig ist aus unserer Sicht folgende Bemerkung aus der Zusammenfassung des Berichtes: Als wesentliches Element muss ein möglichst geringes Risiko der Koexistenz verschiedener konventioneller Verkehrsträger und automatisierten Fahrzeugen angestrebt werden. Wir ergänzen hier, dass der Fokus auf die schwächsten Verkehrsteilnehmenden gelegt werden muss. Blinde und sehbeeinträchtigte Menschen sind innerhalb der Gruppe der schwachen Verkehrsteilnehmenden nochmals besonders gefährdet und dürfen als schwächstes Glied der Kette nicht das Nachsehen haben.

Zu denken gibt uns die Aussage, dass es zu beachten gilt, dass den Herausforderungen des gemischten Verkehrs nur teilweise durch kooperative Echtzeit-Kommunikations- und Datenaustauschsysteme begegnet werden kann. Wir fordern deshalb, dass Versuche in Mischverkehrsflächen erst durchgeführt werden dürfen, wenn die Versuche auf allen anderen Strassentypen positiv verlaufen, sind und die Technik einen weiteren relevanten Entwicklungsschritt gemacht hat. Alle Betroffenen müssen von Anfang an beim Versuchsdesign miteinbezogen werden.

- Automatisierte Fahrzeuge müssen sich dem Menschen anpassen

Der Automatisierungsgrad eines Fahrzeuges sollte nicht massgeblich dafür sein, wie die Menschen zu Fuss auf ein Fahrzeug reagieren müssen. Im Gegenteil, jedes automatisierte Fahrzeug muss angemessen auf die unterschiedlichen Verhaltensweisen von Menschen zu Fuss reagieren können.

- Die Nutzung autonomer Fahrzeuge muss barrierefrei möglich sein

Sollten Fahrzeuge dereinst zu 100% selbstfahrend sein, wäre dies ein grosser Schritt hin zu mehr Autonomie blinder und sehbeeinträchtigter Menschen. Es ist selbstredend, dass die Nutzung dann nicht an der fehlenden Barrierefreiheit scheitern darf. Unsere Forderungen diesbezüglich entnehmen wir dem Papier «Véhicules autonomes et connectés et déficience visuelle: opportunités et défis»¹ der European Blind Union EBU:

- Principe 1 : Le design est utile et commercialisable auprès de personnes avec des aptitudes diverses
- Principe 2 : Une utilisation souple
- Principe 3 : Un design simple et intuitif
- Principe 4 : Des informations perceptibles
- Principe 5 : Une tolérance à l'erreur

¹ <https://ergonomie-self.org/wp-content/uploads/2022/05/contribution-205-final-b.pdf>

- Principe 6 : Un faible effort physique
- Principe 7 : Une dimension et une utilisation de l'espace pour une bonne approche et utilisation
- Art 6, Abs. 4 VVO muss aufrechterhalten werden

Es muss zwingend eine Lösung gefunden werden, dass Art. 6 Abs. 4 der Verkehrsverordnung (Unbegleiteten Blinden ist der Vortritt stets zu gewähren, wenn sie durch Hochhalten des weissen Stockes anzeigen, dass sie die Fahrbahn überqueren wollen.) weiterhin seine Legitimität behält.

- Genügend Datensätze von Verhaltensweisen Blinder und Sehbeeinträchtigter generieren

Die Systeme basieren auf maschinellem Lernen. Sie analysieren also große Mengen an Daten, die ihnen zu Trainingszwecken zur Verfügung gestellt werden und üben mit diesen Beispieldaten, wie sie sich in bestimmten Verkehrssituationen zu verhalten haben. Weil diese Daten aber schwer zu sammeln sind, sind die Datensätze oft klein und umfassen nicht die gesamte Bandbreite an Verhaltensweisen, die Menschen an den Tag legen könnten.

Wenn ein autonomes Fahrzeug seine Umgebung und die Passant:innen beispielsweise mit einer Kamera beobachtet und die Bilder analysiert, aber noch nie zuvor mit einem Menschen im Rollstuhl in Berührung kam, kann es dessen Verhalten nicht vorhersagen, weil es keine beispielhaften Daten für so eine Situation hat. Das System kennt in einem solchen Fall nur Menschen, die aufrecht stehen

Für die technischen Systeme autonomer oder automatisierter Fahrzeuge ist es besonders schwer, mit blinden und sehbehinderten Menschen umzugehen. Von außen ist oft nicht direkt erkennbar, dass eine Person sehbehindert oder blind ist. Wenn ein Mensch mit Sehbeeinträchtigung die Straße überquert, dreht er seinen Kopf meistens auch kurz nach rechts oder links, allerdings nicht, um nach Autos Ausschau zu halten, sondern um besser hören zu können, ob sich ein Fahrzeug nähert.

Dabei könne aber der Eindruck entstehen, die Person hätte ein herannahendes Fahrzeug gesehen. Von außen betrachtet unterscheidet sich das Verhalten zwischen blinden und sehenden Menschen dann aber so gut wie gar nicht. Schon für menschliche Fahrer:innen sind blinde Menschen schwer zu erkennen, wenn sie keinen Langstock oder Blindenführhund dabei haben. Für einen Algorithmus gilt das ebenso. Auch hier gilt, es ist nicht an den Menschen mit Handicap sich anzupassen. (basiert auf dem Artikel <https://netzpolitik.org/2021/autonomes-fahren-schau-mir-in-die-augen-kleinwagen/>)

- Frühestmöglicher Einbezug Betroffener

Der Verordnungsentwurf wurde zusammen mit einem eigens einberufenen Expertengremium erarbeitet. Das Expertengremium bestand aus 25 Mitgliedern und war interdisziplinär zusammengesetzt aus Vertretern und Vertreterinnen der Wirtschaft, der Lehre und Forschung, von Verbänden und von Behörden. Leider waren keine Vertreterinnen oder Vertreter aus dem Blindenwesen oder generell aus dem

	<p>Behindertenbereich vertreten. Dies obwohl auch der SBV immer wieder seine Mitarbeit in entsprechenden Gremien angeboten hat.</p> <p>Ob die Technologie für blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderung eine Gefahr oder eine Chance darstellt, hängt entscheidend davon ab, wie ihre Interessen schon in frühen Entwicklungsstadien mit einbezogen werden. Bessere Repräsentation in den Daten und in den Forschungsgruppen erhöht das Bewusstsein für die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung – bei Forscherinnen und Forschern und bei den Maschinen.</p>
--	---

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir schlagen folgende Änderungen vor:</p> <p>Absatz 1b folgendermassen Umschreiben: <i>... die Fahrzeugsysteme betätigen können, die für die Fahrt sowie gegebenenfalls für die Zeit bis zur sicheren Rückübernahme der Bedienung durch die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer erforderlich sind;</i></p> <p>Begründung: Kritisch ist vor allem die Übergangszeit, von der Übernahmeaufforderung bis zur Übernahme der Fahraufgabe durch eine Person. Mit unserem Formulierungsvorschlag soll dies verdeutlicht werden.</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind damit einverstanden, aber es stellen sich Fragen, wie diese Regelung wirksam durchgesetzt werden kann.</p>
--	--

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind damit einverstanden, aber es stellen sich Fragen, wie diese Regelung wirksam durchgesetzt werden kann.</p>	

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Dieser Grundsatz sollte bei allen Motorfahrzeugen (auch bei e-Bikes) gelten.</p>	

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Typengenehmigungen müssten zusätzlich sicherstellen, dass der bauartbedingte Einsatzbereich nach Art. 4 erfüllt wird. In Art. 4 werden schweizerische Verordnungen angewendet. Dies steht im Widerspruch zu Art. 12, wo nur auf internationale Normen abgestützt wird. Zudem stellt Artikel 4 Absatz 4 Anforderungen, die nicht zwingend in internationalen Normen enthalten sein müssen.</p>	

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>	

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Grundsatz ist der SBV mit dieser Regelung einverstanden. Wir beantragen aber, dass bei Vorfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten, die Meldefrist auf 3 Arbeitstage verkürzt wird.		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bei Art. 17 Abs. 1 stellt sich die Frage, ob die Kantone diese Prüfung nicht auch an privatrechtliche Organisationen auslagern dürfen, die zu 100% den Kantonen gehören. Dies würde es kleineren Kantonen erleichtern zusammen mit anderen kleinen Kantonen oder mit einem grossen Kanton eine Institution zu schaffen, die die Prüfung übernimmt.		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich sind wir damit einverstanden, dass hier eine datenschutzfreundliche Regelung gefunden wurde. Diese Regelung schliesst jegliche Auswertung zu		

anderen Zwecken aus. Selbst eine statistische Auswertung, wie viele Prozente eines Weges automatisiert zurückgelegt wurde, wäre unzulässig. Selbst eine Auswertung mit Einwilligung des Fahrzeuglenkers zu Forschungszwecken ist nicht zulässig. Es stellt sich die Frage, ob diese Beschränkungen nicht nur für Auswertungen des Fahrmodusspeichers ohne eindeutige Zustimmung des Fahrzeuglenkers gelten sollen oder ob hier eine Präzisierung notwendig ist.

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich sind wir damit einverstanden, dass 10 Jahre Aufbewahrung der Daten reicht. Aber es sollten Regelungslücken vermieden werden. Beispiel: Bei Carsharing-Anbietern, die ihre Flotte jahrelang mit demselben Automatisierungssystem ausrüsten, könnten deren Kunden nach 10 Jahren immer noch Zugriff auf die Fahrzeuge haben, aber die Unterschrift über die erfolgte Aufklärung wurde bereits vernichtet.</p> <p>Deswegen schlagen wir die folgende Formulierung vor: <i>Die Bestätigung der Vertragspartei muss mindestens 10 Jahre oder so lange der Zugriff auf das Automatisierungssystem besteht aufbewahrt und den Strafverfolgungsbehörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt zu werden.</i></p>		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Das Mass der Verantwortungsentlastung ist nicht praktikabel. Die vorgesehene Entlastung ermöglicht es Fahrzeuglenkenden nicht, andere Tätigkeiten aufzunehmen. Sie sollen gemäss vorgeschlagener Regelung weiterhin aufmerksam bleiben, um jederzeit die Verantwortung übernehmen zu können. Je seltener eine Aufforderung zur Übernahme der Lenktätigkeit erfolgt, desto grösser ist die Gefahr, dass die Person nicht genügend aufmerksam ist und im Ernstfall nicht bereit ist, rechtzeitig die Verantwortung zu übernehmen. Deshalb müsste ein anderes Modell implementiert werden, bei dem das Automatisierungssystem in unregelmässigen Zeitabständen Übernahmeaufforderungen meldet. So kann sichergestellt werden, dass die lenkende Person das Übernehmen der Lenktätigkeit trainiert und die Reaktionsfähigkeit aufrechterhalten kann. Gemäss unserem Wissensstand besteht zurzeit kein Knowhow über sinnvolle Übernahmeaufforderungen. Deshalb sind wir der Ansicht, dass hier noch Forschungsbedarf besteht, bevor eine generelle Zulassung möglich ist.</p> <p>Die vorgesehene Regelung, die eine eingeschränkte Verantwortungsübergabe erlaubt, verleitet zu nachlässigem Verhalten der Fahrzeuglenkenden, was für Personen inner- und ausserhalb Fahrzeuges tödliche Folgen haben kann. In den USA kam es bereits zu mehreren tödlichen Unfällen, die auf den Umstand zurückzuführen sind, dass das vorgesehene Mass der Verantwortungsentlastung nicht funktioniert hat.</p>
--	---

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Mit dem Art. 29 a. die Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren von den übrigen Fahrbahnen, den Trottoirs sowie den Fuss- und Radwegen abgegrenzt ist; muss auch sichergestellt werden, dass auch blinde und sehbeeinträchtigte Menschen sich nicht irrtümlicherweise auf dem Parkfeld aufhalten.		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Mit der Schulungspflicht ist der SBVeinverstanden. Bei vollkommen führerlosen Fahrzeugen muss jedoch die Haftung und die Verantwortung an den Hersteller delegiert werden. Denn die «Fahrzeuglenkenden» haben kaum noch Einfluss auf das Unfallgeschehen. Die Verantwortung sollte bei führerlosen Fahrzeugen bei Hersteller, Importeur und Operatoren liegen.		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wenn automatisierte Fahrzeuge Personen transportiert, benötigen Operator:innen zusätzlich die Berechtigung für berufsmässige Personentransporte.		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bei Fahrzeugen für den Personentransport muss nachgewiesen werden, dass diese Fahrzeuge den Ansprüchen der Hindernisfreiheit gerecht werden.

Wir schlagen vor, dass unter Absatz 1 der Aufzählungspunkt g hinzugefügt wird:
g) Bei Fahrzeugen für den Personentransport ist ein Nachweis zur Erfüllung der Anforderungen an Transportdienstleistungen gemäss BehiG zu erbringen.

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

1. Grundsätzlich müssten alle betroffenen öffentlichen Akteure, Verkehrsverbände, Interessensvertretungen von behinderten Personen etc. angehört werden. Deshalb fordert der SBV, dass bei Gesuchen, die den öffentliche Strassenraum betreffen, immer auch eine öffentliche Anhörung geben soll.
2. Wir fordern, dass nur Einsatzbereiche genehmigt werden dürfen, auf denen auch manuell betriebene Fahrzeuge verkehren dürfen. Das Befahren von Trottoirs, Fussgängerzonen und Fusswegen soll ausgeschlossen werden.

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der SBV begrüsst die Publikation der genehmigten Einsatzbereiche. Allerdings ist er der Ansicht, dass hier auch die Möglichkeit der Einsprache gegeben sein soll. Beispielsweise für:

<ul style="list-style-type: none"> • Behindertenorganisationen, wenn automatisierte Fahrzeuge die Barrierefreiheit nicht gewährleisten. • Fussverkehrsorganisationen, wenn die Erlaubnis eine Strecke zu befahren eine Ersatzpflicht eines Fussweges gemäss Art. 7 FWG auslöst. • Privatpersonen, wenn deren Rechtsgüter verletzt werden.
--

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Es ist wichtig anzumerken, dass in einer solchen Begleitgruppen auch Verbände anderer Verkehrsmittel und Behindertenorganisationen vertreten sein sollen.		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Swiss Association for Autonomous Mobility (SAAM)

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Verordnung ist insgesamt zu begrüßen und stellt im Rahmen der Gesetzesdelegation einen grossen und wichtigen Schritt auf dem Weg zur Verwendung automatisierter Fahrzeuge in der Schweiz dar.

Einige Aspekte erscheinen allerdings noch klärungsbedürftig bzw. verbesserungsfähig.

Folgende allgemeine Bemerkungen seien vorangestellt:

(1) Es ist wünschenswert, dass die Verordnung den gesetzgeberischen Spielraum nutzt, um die Verwendung automatisierter Fahrzeuge auf *schweizerischem Gebiet* – unabhängig vom Stand des EU-Rechts (inkl. MRA [Mutual Recognition Agreement]) und dessen einseitigen autonomen Nachvollzugs durch die nationale Gesetzgebung – auch mittels *nationaler Einzel- oder Typengenehmigungen* zu ermöglichen und damit *ationale Wettbewerbsvorteile in spezifischen Bereichen* (z.B. AV für Logistik, öffentlichen Verkehr) wahrzunehmen. Dank ihren *Pilotprojekten* trug die Schweiz in der Pilotphase jedenfalls in Europa an vorderster Front zur Entwicklung und Verwendung von AV bei. Es wäre gut, wenn in der nun beginnenden kommerziellen Umsetzungsphase sich eine entsprechende *schweizerische Eigendynamik* entfalten und *nationales Know-how aufgebaut* werden könnte. Der schweizerische Industrie- und Wirtschaftsstandort sollte möglichst gefördert und die diesbezügliche Wertschöpfung nicht ins Ausland verlagert werden.

(2) Es wäre hilfreich klarzustellen, in welchem Verhältnis die globale einseitige autonome Übernahme von EU-Verordnungen gemäss VTS einerseits, zur selektiven (sprachlich teilweise abweichenden) Wiederholung von Einzelbestimmungen mit uneinheitlichen Begriffsverwendungen in der AFV andererseits stehen, da dies zu gewissen Interpretationsproblemen führen kann. Solche Abweichungen könnten auch problematisch werden, sobald die bisherige autonome Übernahme durch eine staatsvertraglich verbindliche Vereinbarung im MRA abgelöst wird. Es wäre diesbezüglich auch vorteilhaft, die Kriterien zu deklarieren, nach denen sich entscheidet, ob die AFV direkt auf EU-Recht verweist, ob sie EU-Recht wörtlich wiederholt bzw. sinngemäss paraphrasiert oder inhaltlich abweichend formuliert.

	<p>(3) Das Zusammenspiel zwischen dem <i>Verordnungstext</i> und dem <i>erläuternden Bericht</i> ist teilweise etwas unbefriedigend, da die Verordnung öfters <i>kasuistischer</i> formuliert ist als der Bericht. Richtigerweise sollte es umgekehrt sein. Die Verordnung sollte relativ abstrakt regeln (z.B. «übriger Fahr- und Fussverkehr») und der Bericht könnte dann präzisieren, dass insb. Radwege, Fusswege und Trottoirs darunterfallen.</p> <p>(4) Allgemein wäre es wünschenswert, dass der Verordnungstext und der Bericht etwas <i>leserfreundlicher</i> und <i>verständlicher</i> formuliert wären, da es manchmal nicht einfach ist, Inhalt und Tragweite des Textes hinreichend zu erfassen, was nicht zuletzt mit der Verwendung uneinheitlicher Begriffe und eher komplizierten Formulierungen zusammenhängt.</p> <p>Nota:</p> <p>Der Gesetzgeber verwendet einheitlich den Begriff des «Fahrzeugführers», «Operators», «Fahrzeughalters» etc. Es ist daher nicht erforderlich, die teilweise ohnehin komplizierten Formulierungen der Verordnung mit zahllosen Genderbegriffen zu belasten, da sie das Verständnis des Inhalts nicht erleichtern, sondern erschweren und eigentlich klar ist, dass es um die Bezeichnung einer <i>Funktion</i> (und nicht eines Geschlechts) geht. Die Verordnung spricht daher richtigerweise z.B. vom «Hersteller». Es genügt, wenn im erläuternden Bericht maskuline und feminine Formen verwendet werden.</p>
--	---

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>(1) Mit Recht wird in Konkretisierung des Gesetzes klargestellt, dass es sich bei den Fahrzeugen um <i>Motorfahrzeuge</i> handeln muss.</p> <p>(2) Gegenstand der AFV bildet gemäss Art. 1 die Regelung der Voraussetzungen für die <i>Zulassung</i> und für die <i>Verwendung</i> von AV. Leider findet sich diese Unterteilung in der Struktur der Verordnung nicht wieder, so dass beide Aspekte teilweise ineinanderfliessen, was dem Verständnis nicht unbedingt förderlich ist¹. Spontan würde man ein Kapitel zur «<i>Zulassung</i>» und eines zur «<i>Verwendung</i>» automatisierten Fahrzeugen (aFz) erwarten.</p>		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung sollte im Bericht näher erläutert werden, da die verwendeten Begriffe in den Definitionen für den Leser nicht selbsterklärend sind. Z.B: Was ist der Unterschied zwischen einem Parkfeld und einer Parkfläche? Weshalb kann ein führerloses Fahrzeug einen Fahrer haben, obschon es sich selbst als führerlos bezeichnet?</p> <p>Lit. a</p> <p>Der Gesetzgeber hat den Begriff des <i>Automatisierungssystems (AS)</i> in Art. 25a SVG bereits selber definiert, nämlich als die Fähigkeit eines Fahrzeugs «<i>die Fahraufgaben des Fahrzeugführers zumindest unter bestimmten Bedingungen dauerhaft und umfassend zu übernehmen</i>». In der Botschaft wurde diese Definition näher erläutert. Mit dem Begriff der «Fahraufgabe» knüpfte der Gesetzgeber an die <i>Fahrstrecke</i> an und verlangte, dass jedenfalls innerhalb des ODD (Operational Design Domain) das Fahrzeug in der Lage sein muss, sich selbst zu steuern. Für Fahrzeuge mit lediglich <i>beschränktem</i> ODD (was noch lange Zeit der Fall sein wird), ist die Umschreibung der Selbststeuerungsphase als «<i>dauerhaft und umfassend</i>» missverständlich, da sie gerade <i>nicht</i></p>		

¹ Dazu trägt z.B. auch der Umstand bei, dass es zwar ein Kapitel 5 für führerlose Fahrzeuge (fFz) gibt, aber ausserhalb dieses Kapitels zahlreiche Bestimmungen sich ebenfalls mit diesen Fahrzeugen befassen. So steht z.B. Art. 14 unter den *allgemeinen Bestimmungen*, obschon er ausschliesslich für führerlose Fahrzeuge gilt.

dauerhaft, sondern zeitlich begrenzt und damit *vorübergehend* ist. Diese Formulierung erklärt sich dadurch, dass mit dem Wort «zumindest» («du moins») gleichzeitig angezeigt werden sollte, dass die Definition auch vollautomatisierte/autonome Fahrzeuge erfasst, also neben L3/4 Fahrzeuge auch L5 Fahrzeuge (für Versuche).

In der Verordnung wird der Begriff des AS nun erneut, jedoch *abweichend* definiert. Die neue Definition stellt nicht mehr auf die «Fahraufgabe» gemäss ODD ab, sondern nur noch auf die *Zeitdauer*, während welcher das Fahrzeug sich selber steuern können muss. Damit wird unklar, ob nur AV ohne limitiertes ODD erfasst werden sollen, was kaum die Absicht war. Der Bericht äussert sich nicht dazu und stellt auch das gegenseitige Verhältnis der Definitionen nicht klar. Man kann sich deshalb fragen, ob es lit. a überhaupt braucht, da sie eher Unklarheit schafft und eigentlich gestrichen werden könnte.

Unabhängig davon könnte der Wortlaut verbessert werden. Das AS sollte «*technologieneutral*» umschrieben werden (neben HW & SW kommen möglicherweise noch neue Elemente [z.B. aus der Quantenphysik?] hinzu und ob alle KI=SW darstellt ist, kann durchaus fraglich sein, da prädiktive Statistik in erster Linie eine Methode und nicht eine Programmierung ist). Aus welchen Komponenten das AS sich konstituiert, sollte daher der Technologie überlassen und nicht vom Staat in einer Verordnung vorgegeben werden. Das Einfügen von «insbesondere» würde dies allenfalls klären.

Weitere Anpassungen wären etwa folgende:

statt «über» → «während»;

statt «sicher gewährleisten» nur «gewährleisten» (da sonst pleonastisch)

statt «gewisser Zeitraum» → «solange es aktiviert ist».

Lit. b

Bei dieser Definition ist für den Leser nicht ohne weiteres klar, ob damit nur L3 (vgl. Frankreich) oder auch L4 miterfasst sein soll. Ein klärender Hinweis in den Erläuterungen wäre hilfreich.

Lit. d

Diese Definition weicht von der Umschreibung in Art. 25c Abs 1 SVG ab, da «[nicht] benötigen» und «ohne Vorhandensein» nicht gleichbedeutend sind.

Unklar ist sodann, ob mit «zumindest» gesagt sein will, dass auch L5 Fahrzeuge erfasst sein sollen, was dann allerdings dem Erfordernis eines Operators widersprechen würde.

Da auch als Fahrzeugführer gilt, wer das Fahrzeug *manuell* bedient, wäre im Bericht zu klären, ob lit. d nur vom Fahrzeugführer *im Fahrzeug* spricht oder nicht.

Zudem sollte die Definition im Bericht näher erläutert werden. Eigentlich wird nicht das *Fahrzeug*, sondern dessen vorübergehende *Nutzung ohne Fahrer* umschrieben, da ein führerloses Fahrzeug auch *mit Fahrer* benutzt werden kann (manuell). Ein führerloses Fz. ist daher nicht dazu *bestimmt*, sondern bloss *fähig*, sich (vorübergehend) ohne Fahrer zu bewegen. Im deutschen Text bezieht sich sodann das Relativpronomen «das» auf das System statt auf das Fahrzeug, obschon *dieses* die Strecke zurücklegt (vgl. den französischen Text). Es sollte hier auch ein Hinweis auf «dual use» Fz gemacht werden. Im Ergebnis sind fFz somit *nicht Fahrzeuge ohne Fahrer*, wovon der Leser intuitiv ausgeht, sondern Fahrzeuge, die *vorübergehend ohne Fahrer als Transportmittel benutzt werden können*. Die Definition könnte daher besser lauten: «*führerloses Fahrzeug: mit einem Automatisierungssystem ausgestattetes Fahrzeug, das in der Lage ist, bestimmte Fahrstrecken von Anfang bis Ende ohne Mitwirkung eines Fahrzeugführers zurückzulegen*»

In der Erläuterung wäre sodann klarzustellen, dass diese fFz ausserhalb des ODD und in Notfällen gegebenenfalls von einem Fahrzeugführer gefahren werden.

<p>4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Titel 1. Abschnitt «Zulassungsanforderungen an Fahrzeuge...» wäre für den Leser klarer.</p> <p>Art. 2 lit. a verlangt vom Automatisierungssystem (AS) während des massgeblichen Zeitraums drei Dinge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die <i>Fahrzeugbedienung</i> - die <i>Strassenüberwachung</i> und - die <i>Verkehrsüberwachung</i> <p>Struktur und Begriffe von Art. 3 korrelieren nur teilweise mit Art. 2 lit. a, was auf die Schwierigkeiten hinweist, welche die vom Gesetz abweichende Definition in dieser Verordnung mit sich bringt.</p> <p>Im Weiteren wären folgende Aspekte zu erwähnen.</p> <p>(1) Art. 3 I c & e befassen sich <i>nicht</i> mit der Bedienung des Fahrzeugs durch das AS, sondern offenbar mit der Fahrzeugbedienung durch den <i>Lenker</i>. Sie sollten daher eher am Schluss angefügt werden, um in der Liste nicht zwei unterschiedliche Aspekte miteinander zu vermischen. Sodann sollte klargestellt werden, dass der <i>Lenker</i> das AS einfach bedienen können muss. Was «einfach» bedeutet, sollte im Bericht noch etwas konkreter umschrieben werden.</p> <p>(2) Art. 3 I b ist zirkulär, weil das AS selber auch Teil der Fahrzeugsysteme ist. Die Aussage, dass das Automatisierungssystem, sich selbst soll «betätigen können», ist daher für den Leser missverständlich. Die Begriffe «AS» und sonstige «Fahrzeugsysteme» sollten im Bericht abgegrenzt und erklärt werden, damit man die Bestimmung besser versteht.</p> <p>(3) Der «gewisse Zeitraum» in Art. 2 lit. a wird in Art. 3 II a mit «dauernd» gleichgesetzt, was inhaltlich nicht zutrifft und den Leser verwirrt.</p> <p>(4) Art. 3 II spricht im Ingress von der «gesamten Betriebsdauer». Derselbe Begriff wird auch andernorts (z.B. Bericht S.7) erwähnt, bezieht sich aber dort (offenbar) auf die gesamte <i>Lebensdauer</i> des AS, während hier wohl die <i>Aktivierungsdauer</i> des AS gemeint ist. Eine eindeutigere Formulierung wäre besser. Z.B. «<i>Während es aktiv ist, muss es...</i>»</p> <p>(5) Art. 3 III wurde aus Anhang II Ziff. 1.1.2. DV 2022/1426 übernommen und mit ihm auch lit. d, der voraussetzt, dass das AS zuverlässig zwischen Menschen und Tieren unterscheiden kann, wovon zurzeit nicht ausgegangen werden kann. Falls man diese Bestimmung ernst nimmt, dürften solche Fahrzeuge nicht zugelassen werden, da sie Gefahr laufen, ein Kleinkind als Tier zu interpretieren und damit menschliches Leben zu missachten. Im Weiteren entspricht lit. d (entgegen dem Verweis auf Art. 3 Abs. 2 lit. b) <i>keiner im SVG formulierten Verkehrsregel</i>, wonach das menschliche Leben höchsten Schutz genießt. Ziff. 3 DV verweist zudem ausdrücklich darauf, dass die <i>nationalen Verkehrsregeln</i> massgeblich sind.</p> <p>(6) Art. 3 III c. statt «umgebenden», eher «gegebenen» oder «konkreten»</p> <p>(7) AV wird uneinheitlich im Singular und Plural verwendet.</p>		

<p>5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 4 Absatz 2 lit. a – c Diese Bestimmung ist für den Leser insofern unklar, als sie in lit. a für das ODD offenbar auf die in den UNECE <i>antizipierten Verkehrsszenarien</i> abstellt und diesbezüglich auf sämtliche von der CH anerkannten UNECE-Reglemente verweist, von denen sich allerdings der Grossteil <i>nicht</i> mit ODD-Verkehrsszenarien befasst. Der pauschale Hinweis in 4 II a auf rund 170 UNECE Reglemente gemäss Anhang 2 Ziff. 12 VTS überfordert den Leser. Es sollte daher im Bericht auf die <i>wichtigsten Reglemente</i> Bezug genommen werden, welche die erwähnten Verkehrsszenarien definieren und geklärt werden, wie die abstrakten Verkehrsszenarien und die realen Verkehrssituationen im Strassenverkehr sich zueinander verhalten. In diesem Zusammenhang sollte auch der Aspekt der <i>Zulassung</i> deutlich von jenem der <i>Haftung</i> getrennt werden, da für letztere die effektive konkrete Verkehrssituation und nicht die (hypothetischen) Verkehrsszenarien der Zulassung massgebend sind.</p> <p>Sodann sollte der Bericht die grundsätzliche Frage klären, wie sich die <i>allgemeine Übernahme</i> der DV (EU) 2022/1426 gemäss VTS-Anhang 2 Ziff. 112 zu den <i>diversen selektiven Hinweisen</i> (z.B. lit. b) im vorliegenden Entwurf enthält. (Vgl. dazu bereits oben unter den allgemeinen Vorbemerkungen).</p> <p>Näherer Ausführungen im Bericht bedarf auch lit. c, da diese Bestimmung im Moment noch keinen normativen Gehalt aufweist, sondern auf noch nicht vorhandene Bestimmungen verweist. Zumindest der Verweis auf die Fundstelle eines Entwurfs wäre hilfreich.</p> <p>Art. 4 Absatz 3 Zusätzlich zu den «<i>Verkehrsszenarien</i>» (Absatz 2) bzw. den «<i>beherrschten Verkehrssituationen</i>» (Bericht s. 17) spricht dieser Absatz von «<i>vorgesehenen realen Einsatzbedingungen</i>» zur Abgleichung mit der «<i>Umgebung</i>». Hinzukommt bei der effektiven Fahrt mit einem automatisierten Fahrzeug die <i>tatsächliche Verkehrssituation</i>, die namentlich bei Unfällen von zentraler Bedeutung ist. Damit der Leser mit diesen ähnlichen, aber doch unterschiedlichen Begriffen zurechtkommt, sollten sie im Bericht besser voneinander abgegrenzt bzw. harmonisiert werden.</p> <p>Art. 4 Absatz 4 Diese Bestimmung verunsichert den unvoreingenommenen Leser insofern, als sie eine <i>abschliessende</i> Aufzählung von Anforderungen stellt, die eigentlich durch die umfangreichen Bestimmungen gemäss Absatz 1 und 2 bereits abgedeckt sein sollten. Es wäre deshalb hilfreich, im Bericht zu erläutern, weshalb es diesen Absatz noch braucht und wieso das Fahrzeug im bauartbedingten Einsatzbereich z.B. nicht auch die übrigen Verkehrsteilnehmer erkennen können muss.</p> <p>Sodann sind gemäss lit. a wohl weniger die meteorologischen <i>Rahmenbedingungen</i> (allgemeine Wetterlage), sondern die <i>konkreten Wetterbedingungen</i> gemeint. Letztlich dürfte es darum gehen, dass das Fahrzeug feststellen kann, ob es sich <i>innerhalb</i> oder <i>ausserhalb</i> des bauartbedingten Einsatzbereichs bewegt, für den es konzipiert worden ist. Das könnte etwa wie folgt formuliert werden: «<i>Das AS muss gewährleisten, dass es nur Fahraufgaben innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs übernimmt</i>» (vgl. Art. 25a E-SVG). Anhand welcher Parameter dies geschieht und wie bzw. woher das Fahrzeug die erforderlichen Informationen beschafft (bordeigene Sensoren, Verbindung zur Infrastruktur oder zu anderen Quellen), sollte der Technologie des Herstellers überlassen werden, die sich weiterentwickeln wird. Im Bericht kann allenfalls auf die in lit. a bis e erwähnten Kriterien hingewiesen werden.</p>		

<p>6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Titel ist zu <i>allgemein</i>, da es nur um den <i>zeitlichen</i> Anwendungsbereich für internationale Regelungen geht.</p> <p>Art. 5 Absatz 1 Dieser Absatz ist <i>deklaratorischer</i> Natur, da sich aus Art. 3a VTS bereits dasselbe ergibt. Üblicherweise werden Bestimmungen ohne eigenen normativen Gehalt vermieden. Es sollte daher im Bericht näher erläutert werden, was die juristische Tragweite dieser Bestimmung ist, falls sie beibehalten wird.</p> <p>Art. 5 Absatz 2 Entgegen dem Titel des 2. Kapitels ist dies <i>keine allgemeine</i> Bestimmung, sondern eine <i>Sonderbestimmung</i> für <i>führerlose Fahrzeuge</i>. Sie steht daher systematisch nicht am richtigen Ort.</p> <p>Inhaltlich erscheint der Zeitpunkt der Inverkehrsetzung sachgerecht.</p>		

<p>7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich ist die sofortige Anwendung neuer sicherheitsrelevanter Vorschriften auf früher zugelassene aFz im Interesse der Verkehrssicherheit sinnvoll und legitim. Es sollte allerdings präzisiert und erläutert werden, was die <i>konkreten Konsequenzen</i> für den Fz-Halter sind. Der Bericht spricht vage von «unter Beobachtung stellen» des Fz, was wenig aussagt. Falls der Halter sein Fz nicht mehr benutzen darf und sich schlimmstenfalls ein neues Fz kaufen muss, weil eine Nachrüstung nicht möglich ist, wäre dies mit der Eigentumsgarantie schwer zu vereinbaren. Normale Fz kann man grundsätzlich bis ans Ende ihrer Lebensdauer benutzen.</p> <p>Die entsprechende Verfügung bräuchte zudem eine ausreichende Rechtsgrundlage, welche im Bericht zu spezifizieren wäre.</p> <p>6 I b Statt «bestehende nachgewiesene Gefährdungen» besser: «<i>konkret</i> nachgewiesene Gefährdung», da nicht bestehende Gefährdungen zum vornherein nicht abgewendet zu werden brauchen, «bestehend» also pleonastisch ist.</p> <p>6 II a Dieser Punkt könnte systematisch eher als lit. c angeführt werden, da er weniger wichtig erscheint als lit. a und b.</p> <p>6 II b Weshalb bei einem lediglich <i>kleinen Personenschaden</i> eine Gefährdung erwiesen ist, nicht aber bei einem <i>grossen Sachschaden</i>, leuchtet nicht ohne weiteres ein. Die Schwere des Mangels hängt nicht vom Vorliegen eines Personenschadens ab. Wenn z.B. das AS statt zu bremsen, massiv beschleunigt, liegt selbst <i>ohne</i> Schaden eine Gefährdung vor.</p>		

SAAM Consultation Report

<p>Der Bericht enthält keine Begründung für lit. b.</p> <p>6 II c:</p> <p>Statt «vergleichbar», besser und eindeutiger: «mehrere <i>ähnliche</i> sicherheitsrelevante», es sei denn, dass auch verschiedenartige Vorfälle gemeint sind; dann müsste aber das Kriterium für die Vergleichbarkeit klargestellt werden.</p>

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38) (**Art. 7**)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 7</p> <p>Absatz 1 wäre zu streichen, da er wörtlich Art. 25e Absatz 2 nSVG wiederholt, also nichts konkretisiert.</p> <p>Absatz 3 Ingress</p> <p>Da eine blossе Datenspeicherung per se kein Profiling darstellt, ist nicht klar, welches Problem das Profilingverbot als «technische Vorgabe» an die Hersteller (?) lösen will. Ein Profiling könnte sich erst aus einer Weiterbearbeitung von gespeicherten Personendaten ergeben und dies ist mangels formellgesetzlicher Grundlage bereits gemäss Art. 34 II b DSGVO <i>unzulässig</i>. Der Bericht führt selber zu Art. 18 aus, dass es sich bei den Daten des Fahrmodusspeichers um Sachdaten handelt und keine Personendaten betroffen sind und damit auch kein Profiling zur Debatte steht.</p> <p>Der Text sollte lauten: «<i>Der Fahrmodusspeicher muss folgende Ereignisse aufzeichnen...</i>»</p> <p>Im Übrigen ist die Bestimmung sehr detailliert formuliert und damit anfällig für Missverständnisse:</p> <p>III a: weshalb muss ein Speicher alle Ereignisse von Art. 23, 27 und 38 aufzeichnen?</p> <p>III b: weshalb muss er nur den <i>Beginn</i> und das <i>Ende</i> eines Notmanövers aufzeichnen?</p> <p>lit. e und f könnten ohne weiteres zusammengefasst werden.</p> <p>lit. h & j sind vom zeitlichen Ablauf her schwer verständlich, da nach Wortlaut offenbar etwas rückwirkend gespeichert werden sollte.</p> <p>Absatz 4</p> <p>Um Probleme mit Sommer- und Winterzeitumstellungen zu vermeiden, sollten die Ereignisse jeweils mit UTC (Beispiel ISO 8601) abgespeichert werden.</p> <p>Absatz 5</p> <p>Was ist der Unterschied zwischen einem «Ereignis» und einem «Vorkommnis»? Falls keiner besteht, sollten nicht unterschiedliche Begriffe verwendet werden. Die Mischung von EU- Terminologie und eigener Terminologie erschwert dem Leser das Verständnis.</p> <p>Die Struktur des Artikels ist nicht gerade leserfreundlich. Statt in Absatz 8 eine Kollisionsregel «Vorrang von 7 vor 3 und 4» zu formulieren, wäre es einfacher, Absatz 7 voranzustellen und Absätze 3 und 4 als subsidiär anwendbar zu erklären, dann würde der komplizierte Absatz 8 entfallen und der ganze Artikel etwas lesbarer.</p> <p>Der Bericht führt aus, dass die Bestimmungen auf den UNECE und EU-Regeln beruhen, nennt diese aber nicht, so dass der Leser nicht nachvollziehen kann, welche Bestimmung der Verordnung von welcher internationalen Regelung stammt und welche Bestimmung von Art. 25 f nSVG damit konkretisiert wird. Hilfreich wäre auch ein Hinweis darauf, dass der Bundesrat zurzeit von der Befreiung für Art. 25d Fahrzeuge absieht.</p>

<p>9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Absatz 1 Worauf sich «ihnen» bezieht, ist für den Leser auf Anhieb nicht klar. Besser wäre, wie folgt zu formulieren: «<i>Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem müssen während der gesamten vom Hersteller unterstützten Betriebsdauer...</i>»</p> <p>Sodann wäre die Formulierung «Betriebs- und Datensicherheit» besser, da der Betrieb als der wichtigere Aspekt zuerst genannt werden sollte.</p> <p>In 8 l c sollte es heissen: «Anhang III Teil 2 Ziff. 5»</p> <p>Absatz 2 Die Bestimmung knüpft an die Ungültigkeit des Zertifikats ein Benutzungsverbot von fFz, sagt aber nicht, wer unter welchen Voraussetzungen diese Ungültigkeit feststellt. Ob ein Benutzungsverbot zudem verhältnismässig ist, hängt von der Schwere der Mängel ab. Die Verordnung und der Bericht äussern sich nicht dazu.</p> <p>Auch hier sollte stehen: «Betriebs- und Datensicherheit»</p> <p>Der Bericht führt aus, dass Zertifizierungsprüfungen periodisch wiederholt und im Falle einer Pflichtverletzung die Zertifikate entzogen werden, lässt aber offen, wie dies zu geschehen hat und auf welcher Rechtsgrundlage.</p>		

<p>10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Absatz 1 Der Begriff des «Dritten» ist unklar und wohl zu eng gewählt. Es sollte eher heissen: «<i>Wer einem andern...</i>», da z.B. auch der Vater, welcher seinem Sohn das Auto überlässt, erfasst sein sollte, obschon sein Sohn kaum ein «Dritter» ist.</p> <p>Absatz 2 Dieser Absatz geht offenbar davon aus, dass dem Operator und dem manuellen Fahrzeugbediener das Fz nicht nach Absatz 1 «überlassen» wird, da sonst die Bestimmung gegenstandslos wäre. Da nach dem Wortlaut nur der Halter verpflichtet ist, wäre der Mieter eines fFz nicht verpflichtet.</p> <p>Die beiden Absätze erscheinen ungenügend koordiniert und sollten klarer gefasst werden.</p> <p>Die allgemeine Pflicht des Operators bzw. des manuellen Bedieners, die Bedienungsanleitungen zu kennen, müsste eigentlich ausreichen.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Absatz 1 Die Formulierung am «Betrieb beteiligte Personen» ist wohl zu weit gefasst, da auch Passagiere Teil des Transportbetriebs sind.</p> <p>Im Weiteren ist die Aufteilung eines zusammenhängen Sachverhalts in zwei Bestimmungen, nämlich Art. 9 («Abgabe») und Art. 10 («Beachtung»), für den Leser etwas kompliziert. Letztlich geht es um Folgendes: Wer an Betrieb bzw. Fahrbedienung eines automatisierten Fz. beteiligt ist, muss die Gebrauchsanleitung kennen und einhalten. Das könnte recht einfach in einer einzigen Bestimmung zusammengefasst werden. Vgl. Bericht.</p> <p>Da es sich um eine allgemeine Bestimmung handelt, sollte der <i>Adressatenkreis</i> im Text konkretisiert werden, wobei die Aufzählung nicht eine abschliessende zu sein braucht. Zumindest die Hauptadressaten sollten aus dem Text selber oder durch Verweisung auf weitere Bestimmungen in den nachfolgenden Kapiteln identifizierbar sein. Im Bericht sollte alsdann anhand der Lieferkette «Hersteller, Importeur, Verkäufer...» etc. dargelegt werden, was der Verordnungsgeber selber als erforderlich erachtet bzw. was er der privatrechtlichen Regelung der beteiligten Geschäftspartner überlassen will.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung enthält im Ergebnis ein grundsätzliches Verbot von schweizerischen Einzelgenehmigungen im Bereich des automatisierten Fahrens und nimmt damit eine Beeinträchtigung des Industrie- und Wirtschaftsstandort Schweiz in Kauf, da dadurch der Aufbau von zukunftsträchtigen Know-how im Inland behindert und die entsprechende Wertschöpfung im Ausland gefördert wird. Das ist unschön, da die EU-Typengenehmigung für automatisierte Fz vorderhand auf relativ wenige Fahrzeugtypen beschränkt ist, und für die Schweiz spezifisch interessante Sonderfahrzeuge nicht erfasst.</p> <p>Schweizerische Einzelzulassungen müssen möglich sein (z.B. für Kleinserien), damit z.B. die Telemekontrolle einer Mehrzahl von Fz. umgesetzt werden kann. Die EU-Verordnung 2018/858 lässt ihrerseits (selbst bei M, N) europäische und nationale Einzelgenehmigungen zu.</p> <p>Die <i>Kann</i>-Bestimmung in Art. 45 Absatz 1 AFV für nicht näher definierte «besondere Einzelfälle» vermag das Verbot schweizerischer Einzelgenehmigungen nicht zu kompensieren bzw. legitimieren, da der rechtliche Anspruch auf Befreiung von der Typengenehmigung (Art. 4 TGV) durch einen behördlichen Ermessenentscheid ersetzt wird, der u.a. von der Erfüllung undefinierter «alternativer Anforderungen» abhängt. Damit schafft diese Bestimmung keine ausreichend rechtssichere Grundlage für unternehmerische Projektentscheide von Schweizer Unternehmen.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Lit. a</p> <p>Soweit ersichtlich verwendet die Vo 2018/858 den Begriff des «führerlosen Fahrzeugs» nicht. Es wäre daher im Bericht zu erläutern, worauf sich diese Verweisung konkret bezieht. Dies auch wegen des limitierten Geltungsbereichs der Verordnung betreffend Fahrzeugtypen. Gleiches gilt für den Begriff «Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung». Zu wenige spezifizierte Verweisungen helfen dem Leser nicht, die Tragweite einer Bestimmung zu verstehen.</p> <p>Lit. b</p> <p>Hier sollte transparenterweise im Bericht erläutert werden, ob bzw. inwieweit dies der Schweiz noch ermöglicht, eigene Typengenehmigungen bzw. Einzelgenehmigungen vorzunehmen.</p> <p>Siehe auch Bemerkungen zu Art. 11.</p>		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Absätze 1 & 2</p> <p>Hier wäre im Bericht zu erläutern, inwieweit es diese Absätze zusätzlich zu Art. 26 ff. TGV und der autonomen Übernahme der DV 2022/1426 noch braucht.</p> <p>Im Bericht ist die Verweisung auf Anhang III, 2.3. nicht klar, da es mehrere solche Ziffern gibt, und der durchschnittliche Leser kaum herauszufinden wird, welche gemeint ist. Es dürfte sich um jene von Teil 5 handeln.</p> <p>Absatz 3</p> <p>Weshalb ist nur die Verkehrs- und Betriebssicherheit der <i>führerlosen</i> Fahrzeuge von Interesse und nicht von allen Fz mit AS?</p> <p>Müssen die Daten fahrzeugbezogen sein oder sind auch personenbezogene Informationen gemeint?</p> <p>Absatz 4a</p> <p>Die Formulierung, dass «<i>kann ...verlangen</i>», nützt nicht so viel, ohne eine (zeitlich limitierte) Aufbewahrungspflicht vorzusehen.</p> <p>Absatz 4b</p> <p>Der Zugang zu Trainingsdaten und Algorithmen wird in dieser allgemeinen Form gegenüber ausländischen Herstellern kaum durchsetzbar sein; insbesondere, weil kein Bezug zur Konformitätsbewertung vorgesehen ist. Ausserdem werden die Trainingsdaten typischerweise laufend angepasst und verbessert.</p> <p>Ein Einblick in die Algorithmen dürfte zudem dem Immaterialgüterrecht der Hersteller zuwiderlaufen und die formellgesetzliche Grundlage für einen staatlichen Eingriff müsste im Bericht erläutert werden. Die Bestimmung lässt auch offen, was das ASTRA mit diesen Daten tun wird (Zweckbestimmung?) und wie es sich mit der Verhältnismässigkeit des Eingriffs verhält.</p> <p>Tendenziell dürfte diese Bestimmung die Schweiz für Fahrzeughersteller als wenig attraktiv erscheinen lassen.</p>		

	<p>Absatz 5</p> <p>Auf wessen Kosten erfolgt der Beizug Dritter? Dies wäre im Bericht zu klären und die Rechtsgrundlage anzugeben.</p>
--	---

<p>15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung befasst sich ausschliesslich mit <i>fürherlosen</i> Fahrzeugen und steht insofern systematisch nicht im zutreffenden Kapitel.</p> <p>Absatz 1</p> <p>In Abweichung vom EU-Recht überträgt diese Bestimmung die Meldepflichten des <i>Herstellers</i> nach DV 2022/1426 – der Bericht spricht versehentlich von (EU) 2022/2144) – auf den <i>Halter</i> eines führerlosen Fahrzeugs. Dabei wird der Wortlaut des EU-Rechts teilweise übernommen und teilweise abgeändert (z.B. «führerloses» statt «vollautomatisiertes» Fahrzeug), was spätestens im Fall einer staatsvertraglichen MRA-Aktualisierung die Frage nach der EU-Konformität aufwerfen könnte.</p> <p>Als Rechtsgrundlage für diese <i>neue gesetzliche Pflicht des Halters</i> wird auf Art. 12 Abs. 4 SVG verwiesen, auf dessen Grundlage die nachträgliche Überprüfung von Typengenehmigungen in der TGV geregelt worden ist. Diese sieht Überprüfungen von Typengenehmigungen auf Kosten des <i>Inhabers</i> der Typengenehmigung vor (Art. 26 TGV). Da der Inhaber mit dem Verkauf von Fz. gewinnorientierten Umsatz erzielt, ist eine solcher Kostentragung gerechtfertigt. Der <i>Halter</i> ist dagegen in einer anderen Situation und wird in Art. 12 Abs. 4 SVG <i>nicht</i> angesprochen. Es fehlt daher an einer genügenden gesetzlichen Grundlage für die Einführung einer Meldepflicht des Halters für kritische sicherheitsrelevante Vorfälle, was der Bericht indirekt auch anerkennt.</p> <p>Absatz 2</p> <p>Diese Bestimmung führt eine Meldepflicht der Polizei ein für <i>alle Unfälle</i> mit fFz, lässt aber offen, woher die Polizei diese Informationen erhält bzw. wie sie diese beschafft. Unklar bleibt auch das Verhältnis zu Art. 51 SVG/Art. 34 VTS.</p> <p>Absatz 3</p> <p>Diese Bestimmung verlangt vom Haftpflichtversicherer, dass er dem ASTRA «<i>alle Daten im Zusammenhang mit Unfällen mit führerlosen Fahrzeugen</i>» übermittelt. Diese Pflicht geht unverhältnismässig weit. Zweckkonform sind nur sicherheitsrelevante Daten mit Blick auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit von fFz, und nicht alle Daten, die sich aus der haftpflichtrechtlichen Abwicklung eines Schadensfalles ergeben.</p> <p>Absatz 4</p> <p>Die heutigen Prüfstellen sehen sich mit der Überprüfung von Fahrassistenzsystemen konfrontiert und sind dazu weder ausreichend ausgestattet, noch verfügen sie über die erforderlichen Kompetenzen. Dieses Problem wird zur Zeit von einem ASTRA Forschungsprojekt MFZ_20_08A_01 «<i>Neue Ansätze zur zeitgemässen periodischen Kontrolle von Motorfahrzeugen</i>» bearbeitet.</p> <p>Für die Überprüfung von deutlich komplexeren Systemen, wie automatisierten Fahrzeugen, sind die Prüfstellen heute noch weniger vorbereitet bzw. mit den erforderlichen Kompetenzen ausgestattet. Für eine periodische oder ausserordentliche Überprüfungen müssten die Prüfstellen daher entsprechende Infrastrukturen und Kompetenzen aufbauen oder auf eine vom Astra definierte Prüfeinrichtung zurückgreifen können.</p> <p>Absatz 5</p> <p>Diese Bestimmung kann höchstens <i>analog</i> anwendbar erklärt werden, weil das EU-Recht eine <i>Herstellerpflicht</i> und nicht eine <i>Halterpflicht</i> statuiert.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Titel Es sollte heissen «ausserordentliche Prüfungen»</p> <p>Absatz 1 In Satz 1 bezieht sich das Relativpronomen «die» auf das fFz statt auf den sicherheitsrelevanten Vorfall. Ein bloss <i>allgemeiner Zusammenhang</i> mit dem Automatisierungssystem ist nicht ausreichend für die Anordnung einer Nachprüfung. Erforderlich ist eine <i>Fehlfunktion</i> des Systems, welche zu einer sicherheitskritischen Verkehrssituation <i>geführt</i> hat. Sodann ist die Umschreibung des <i>Prüfumfanges</i> «nach den Umständen» als Rechtsgrundlage zu unbestimmt und dürfte zu einer rechtsungleichen Praxis der verschiedenen Zulassungsbehörden führen. Massgeblich sollte sein, dass die Nachprüfung auf die Behebung der Fehlfunktion des Automatisierungssystems ausgerichtet und beschränkt ist. In zeitlicher Hinsicht spricht der Bericht von «unverzüglich», von «10 Arbeitstagen» von «angemessen erstreckter» Frist, ohne dass für den Leser klar wird, wo die Rechtsgrundlage für diese Fristen ist, wer an sie gebunden ist und wer sie erstrecken kann.</p> <p>Absatz 2 Für den Leser wird nicht klar, ob dieser Absatz nur für fFz (wie Absatz 1) oder auch für andere automatisierte Fz. gilt. Zudem sollte es – verständlicher formuliert – im Bericht heissen «...soll der <i>rechtskonforme Zustand des Fahrzeugs</i> amtlich kontrolliert werden...»</p>		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die rechtliche Tragweite dieser Bestimmung ist nicht klar. Der Bericht lässt offen, ob damit von den (für die Schweiz verbindlichen) völkerrechtlichen Verträgen abgewichen werden soll; ob diese aus schweizerischer Sicht einseitig interpretiert oder mit der AFV die Schweiz eine abweichende eigenständige nationale Regel einführen will. Es ist auch unklar, <i>wer</i> durch Art. 16 <i>wozu</i> und gegenüber <i>wem</i> berechtigt oder verpflichtet wird. Sodann sollte es in lit. b heissen: «der Hersteller trotz <i>sicherheitskritischen</i> oder wiederholten...»</p>		

<p>18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Dieser Bestimmung fehlt es an einer klar deklarierten Zielsetzung sowie einer kohärenten Begründung, wobei die beiden Absätze sich wertungsmässig widersprechen.</p> <p>Absatz 1 Dieser Absatz will – die 2019 mit Art. 34a VTS eingeführte Möglichkeit, zur Entlastung kantonaler Zulassungsbehörden <i>Nachprüfungen</i> von Motorfahrzeugen an private Betriebe auszulagern – für <i>fFz aufheben</i>. Der Grund dafür ist unklar. Im Bericht wird angedeutet, dass in einer «ersten Phase», – was heisst dies für <i>Nachprüfungen</i>? – «die Erfahrungen bei den Kantonen» (bzw. beim Bund) «bleiben» (welche Erfahrungen mit fFz wurden bereits erworben?) sollen. Was damit gemeint ist, ist nicht klar. Es fehlt an einer Begründung, weshalb die <i>fFz anders als die übrigen Fahrzeuge mit AS</i> zu behandeln sind und weshalb das Delegationsverbot gemäss dem Verhältnismässigkeitsprinzip nicht auf die Nachprüfung des AS beschränkt wird.</p> <p>Ausserdem riskiert das Delegationsverbot, allfällige private Initiativen zur Entwicklung schweizerischen Fachwissens in diesem Bereich zu unterlaufen.</p> <p>Vgl. auch oben Bemerkung zu Art. 14 Absatz 4.</p> <p>Absatz 2 Dieser Absatz steht in einem gewissen Widerspruch zum Delegationsverbot im ersten Absatz. Implizit anerkennt er nämlich, dass die staatlichen Behörden nicht über das Fachwissen für Nachprüfungen von AS verfügen dürften und deshalb auf (private) anerkannte Prüfstellen angewiesen sein werden, welche wohl vorwiegend im Ausland liegen dürften. Gleichzeitig soll das ASTRA die Kompetenz erhalten, auch <i>Nachweise nicht anerkannter Stellen anzuerkennen</i>, wobei der Bericht offenlässt, nach welchen Kriterien dieser behördliche Ermessensentscheid erfolgen soll.</p>		

<p>19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Mit der <i>Unfallaufklärung und Beurteilung von Strassenverkehrsdelikten</i> umschreibt Art. 25g Abs. 3 nSVG den <i>Zweck</i> der Datenbearbeitung bereits klar. Diese Bestimmung enthält keine spezifische Delegation an den Bundesrat zur weiteren Konkretisierung. Das Gesetz bestimmt zudem explizit, dass nur Polizei-, Justiz- und Administrativbehörden die Daten erheben und bearbeiten dürfen.</p> <p>Art. 18 AFV paraphrasiert bloss diese Gesetzesbestimmung, leistet aber mit dem Zusatz «nicht amtliche Sachverständige» möglichen Missverständnissen Vorschub, da damit <i>e contrario</i> «amtliche Sachverständige» ausgeschlossen wären. Entgegen den Angaben im Bericht erfolgt für die Akteure auch keine materielle Begrenzung, die nicht bereits im Gesetz vorgegeben wäre, ansonsten die Verordnung als gesetzeswidrig zu betrachten wäre.</p> <p>Der Artikel scheint daher entbehrlich und könnte gestrichen werden.</p>		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (**Art. 19**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Zum leichteren Verständnis der Bestimmung wäre es hilfreich, im Bericht vorab zu erläutern, welcher Absatz für welche Fz. gilt und die diesbezüglich getroffenen Differenzierungen kurz zu begründen. Erklärungsbedürftig ist ebenfalls die etwas komplizierte Struktur der Bestimmung.

Absatz 1 lit. a

Gemäss Bericht stützt sich Art. 19 AFV auf Art. 25g Abs. 4 & 5 nSVG, wonach Zulassungsbehörden bei der Nachprüfung der *Funktionsfähigkeit des AS* von Fahrzeugen die *Fahrmodusspeicherdaten* (Sachdaten) bearbeiten dürfen. Absatz 1 lit. a befasst sich indes in erster Linie mit der Bearbeitung von *Personendaten* zur *Identifikation* diverser Akteure (Operatoren, Halter etc.), die sich *nicht* auf Art. 25g Abs. 4 & 5nSVG stützen kann. Im Bericht sollte daher die gesetzliche Grundlage für die Bearbeitung von Personendaten angegeben und zugleich erläutert werden, inwieweit es lit. a braucht, da schon bisher im Vollzug für Fahrzeuge eine Identifikation der massgeblichen Personen erforderlich war und das DSG anwendbar ist.

Im Übrigen könnte die Bestimmung wie folgt einfacher formuliert werden: „Soweit es für ihre Vollzugsaufgaben erforderlich ist, dürfen das ASTRA, das BAKOM, das BAV, das BAZG, die Armee sowie Behörden der Kantone und der Gemeinden Informationen zur Identifikation von Operatorinnen und Operatoren, Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern, Gesuchstellerinnen und Gesuchstellern, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, Genehmigungsinhaberinnen und Genehmigungsinhabern, Kontrollschild- und Fahrgestellnummern sowie Daten aus dem Fahrmodusspeicher (Art. 25g Abs. 4 SVG) bearbeiten“

Absatz 1 lit. b .

Dieser Absatz könnte wie folgt etwas klarer formuliert werden: „Inländische Behörden dürfen untereinander Sachdaten nach freiem Ermessen austauschen, nicht besonders schützenswerte Personendaten nur soweit die konkrete Aufgabe dies erfordert oder für den einheitlichen Vollzug angezeigt ist.“

Absatz 1 lit. c

Diese Bestimmung spricht allgemein von den «anerkannten Typengenehmigungsvorschriften». Hier sollte der Klarheit halber angefügt werden, dass es um die «von der Schweiz anerkannten Typengenehmigungsvorschriften» geht.

Der anschliessende Halbsatz erscheint insofern heikel, als die Verordnung den Bearbeitungszweck von Daten gemäss EU und UNECE Recht offenbar einseitig selber bestimmen möchte, was grundsätzlich nicht möglich ist, sondern mit dem Zweck der Datenlieferung abgestimmt sein müsste. Der Bericht äussert sich nicht dazu.

Absatz 1 lit. d

Im Bericht sollte klargestellt werden, dass Sachdaten und anonymisierte Einzeldaten von lit. a bis c nicht unter lit. d fallen. Sodann könnte dieser Absatz wie folgt einfacher formuliert werden:

«Personendaten nach den Buchstaben a bis c werden auf Anfrage durch Onlinezugriff auf eine gesicherte Plattform oder durch verschlüsselte E-Mails übermittelt.»

Absatz 2

Dieser Absatz betrifft dieselben Behörden und Daten wie Abs. 1 lit. a. Ersterer befasst sich mit der *Bearbeitung* der Daten, letzterer mit dem *Austausch* der Daten, wobei die umgekehrte Reihenfolge logischer wäre. Es wäre sinnvoll, beide Bestimmungen zu vereinigen, da Absatz 1 lit. b-c ebenfalls den Datenaustausch regeln. Vorab müsste aber das Verhältnis der beiden Bestimmungen geklärt werden. Der Bericht äussert sich nicht dazu.

Absatz 3

Diese Bestimmung enthält keinen Bezug zu Fahrzeugen, so dass die Tragweite für den Leser unklar ist. Zudem dürfte im Ingress der zweite Satz inhaltlich durch Absatz 1 lit. a bereits erfasst

	<p>sein. Ausserdem erscheint der Begriff «Bewertung» als wenig trefflich, da es wohl einfach um die <i>Beurteilung</i> eines Sachverhaltes geht.</p> <p>Absatz 4</p> <p>Der erste Satz ist deklaratorisch und insofern entbehrlich, als Art. 13 Abs. 4 die Datenerhebung bereits regelt. Gleiches gilt für den indirekten Verweis auf das EU-Recht und die UNECE Reglemente im zweiten Satz. Der Bearbeitungszweck könnte direkt in Art. 13 Abs. 4 eingefügt werden, so dass der ganze Absatz 4 gestrichen werden könnte.</p>
--	--

<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmungen könnte wie folgt klarer formuliert werden.</p> <p><i>«Bei Verschrottung des Fahrzeugs dürfen die Daten im Fahrmodusspeicher ohne Einwilligung der betroffenen Person vernichtet werden, sofern ausgeschlossen werden kann, dass diese Daten noch zur Aufklärung von Unfällen oder zur Beurteilung von Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht benötigt werden.»</i></p> <p>Im Übrigen ist die Bestimmung entbehrlich. Falls ein Fahrzeug nicht ausnahmsweise im Rahmen eines rechtlichen Verfahrens amtlich beschlagnahmt oder mit behördlichen Auflagen belegt worden ist, ergibt sich bereits aus der verfassungsrechtlichen Eigentumsgarantie, dass ein <i>Eigentümer sein Fahrzeug (inkl. Personendaten) ohne staatliche Vorgabe vernichten darf</i>. Das geschieht schon heute in grossem Umfang und ohne besondere Gesetzesbestimmung bei Smartphones, PC, Tablets etc.</p>		

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Beim Überlassen von aFz an Dritte statuiert Art. 9 bereits eine <i>allgemeine Aufklärungspflicht</i> bezüglich des AS und Fahrmodusspeichers und gilt damit auch für <i>gewerbliche</i> Akteure. Eine Wiederholung dieser Aufklärungspflicht in Art. 21 für L3 Fz ist daher nicht nötig.</p> <p>Im Übrigen ist Art. 21 teilweise deklaratorisch bzw. inhaltlich problematisch:</p> <p>a) Der Importeur unterliegt bereits nach PrHG einer Instruktionspflicht für die Produktsicherheit mit entsprechender Haftungsfolge. Dieses Gesetz geht dem PrSG vor. Die AFV ist nicht kompetent, um in diese gesetzliche Regelung einzugreifen.</p> <p>b) Die Pflicht zur <i>handschriftlichen Bestätigung</i> der erfolgten Aufklärung ist nicht zielführend, da die Aufklärungsbestätigung einfach als Klausel in die AGB integriert werden wird, welche vom Übernehmer erfahrungsgemäss kaum je gelesen werden. Eine schriftliche Aufklärungsbestätigung stellt zudem nicht sicher, dass die Aufklärung <i>tatsächlich</i> erfolgt ist und noch weniger, dass der Fahrer <i>«genügendes Bewusstsein für die Funktionsweise»</i> des Fahrzeugs hat, wie der Bericht annimmt.</p>		

Zudem wird es auch Käufer etc. geben, die bereits aufgeklärt sind und folglich für sie weder eine Aufklärung noch deren schriftliche Bestätigung sinnvoll sind.

c) Es wäre ein heikler Schritt, diese faktischen Umsetzungsdefizite mit *strafrechtlichen* Sanktionen kompensieren zu wollen. Ausserdem ist der Straftatbestand *weiter* gefasst als die Aufklärungspflicht selbst. Sodann könnte offenbar auch ohne Unfall oder sicherheitsrelevanten Vorfall, also als abstraktes Gefährdungsdelikt, gebüsst werden. Demnach könnte die Polizei bei Garagisten und Leasinggesellschaften auf zehn Jahre zurück für alle Verkäufe und Leasinggeschäfte kontrollieren, ob eine schriftliche Aufklärungsbestätigung vorliegt, und falls nicht, entsprechende Bussen aussprechen. Eine solche «Kriminalisierung» des automatisierten Fahrens erscheint nicht verhältnismässig und der Verkehrssicherheit kaum förderlich. Sie wäre auch insofern inkohärent, als gleichzeitig die Polizei nicht interessiert, ob der *Käufer* weiss, wie z.B. das Assistenzsystem oder das AS ausserhalb des ODD oder wie die Handbremse und das Nebellicht etc. funktioniert.

Fazit: Die Bestimmung erscheint inkohärent und entbehrlich. Man darf davon ausgehen, dass vernünftige Personen sich im *Eigeninteresse* mit den Fahrzeugfunktionen auseinandersetzen werden, bevor sie sich ans Steuer setzen. Tun sie dies nicht, tragen sie bei einem Unfall die haftpflichtrechtlichen und strafrechtlichen Konsequenzen. Zudem kann bereits nach dem bestehenden Recht (auch ohne Unfall) ein strafbares Nichtbeherrschen des Fz. vorliegen (vgl. Art. 31, 90 SVG).

<p>23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Titel sollte heissen «<i>Fahrzeugbedienung durch das Automatisierungssystem</i>», da anderswo stets von «<i>Fahrzeugbedienung</i>» gesprochen wird.</p> <p>Absatz 1 und 2</p> <p>Diese beiden Absätze könnten gemeinsam präziser und einfacher wie folgt formuliert werden:</p> <p><i>«Ist das Automatisierungssystem gemäss den Vorgaben des Herstellers für den bauartbedingten Einsatzbereich erfolgreich aktiviert worden, darf die fahrzeuglenkende Person die Lenkvorrichtung loslassen und die Fahrzeugbedienung dem Automatisierungssystem überlassen. Sie hat das Fahrzeug und den Verkehr nicht mehr ständig zu überwachen, muss aber bereit sein, die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder zu übernehmen».</i></p> <p>Absatz 3 (neu 2)</p> <p>Dieser Absatz könnte wie folgt zutreffender formuliert werden:</p> <p><i>«Die fahrzeugführende Person muss die Fahrzeugbedienung wieder übernehmen, sobald sie</i></p> <p>a. <i>vom Automatisierungssystem dazu aufgefordert wird, oder</i></p> <p>b. <i>erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und verkehrsregelkonforme Fahrzeugbedienung durch das Automatisierungssystem nicht mehr gegeben sind».</i></p> <p>Bei einer blossen Beeinträchtigung des «Verkehrsflusses» eine Strafe zu verhängen (vgl. Art. 44), ohne dass eine effektive Verkehrsregelverletzung vorliegt, wäre unverhältnismässig. Der Verkehrsfluss wird jeden Tag von Tausenden von Verkehrsteilnehmern beeinträchtigt, ohne dass dies unter Strafe gestellt wäre. Es bedarf daher keiner strafrechtlichen Sondernorm, welche über die Pflicht von Art. 26 Abs.1 SVG und die diesbezügliche Praxis hinausgeht.</p> <p>Im Bericht wird die Möglichkeit zur Entlastung des Lenkers im Vergleich zum Verordnungstext zu <i>restriktiv</i> dargestellt. Wenn man den Verkehr nicht mehr dauerhaft überwachen muss, heisst dies konsequenterweise, dass man sich <i>vorübergehend davon abwenden</i> darf. Auf der Autobahn bis 60 km/h muss es daher grundsätzlich möglich sein, per Handy ein SMS zu schreiben, da man dabei jederzeit das Steuer wieder ergreifen kann. Gemäss dem aktuellen Bericht kommt der Leser zum</p>		

	Schluss, dass ihm das AS keinen konkreten Vorteil bringt. Die Zahlenangaben erscheinen zudem teilweise problematisch, da schon heute eine 10 Sekunden Reaktionsfrist als realistisch erscheint und die Verordnung voraussichtlich erst 2025 in Kraft treten wird.
--	---

23a. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Aufzeichnung von Ereignissen durch den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 23)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Um eine zirkuläre Verweisung zu vermeiden, sollte der Ingress wie folgt formuliert werden: <i>«Bei Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung muss der Fahrmodusspeicher (Art. 7) auch folgende Ereignisse aufzeichnen...»</i></p> <p>Zudem sollte im Bericht auf die genauen Ziffern von UNECE Reglement Nr. 157 hingewiesen und erläutert werden, ob der englische Text massgeblich ist oder derjenige der Verordnung, sowie ob die Übersetzung vom Astra oder WP 29 stammt.</p> <p>Es stellt sich auch hier die eingangs erwähnte Grundfrage, wann pauschal auf UNECE-Reglemente verwiesen wird und wann sie in der Verordnung paraphrasiert werden und was die Konsequenzen davon sind.</p>		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Allgemeine Vorbemerkung:</p> <p>Da der Verordnungsentwurf auf einem noch nicht ausgereiften bzw. publizierten EU-Entwurf beruht, werden die Art. 24–29 AFV und der zugehörige Bericht noch Anpassungen erfahren. Es ist daher an dieser Stelle nicht angezeigt, die vorliegenden Artikel bereits detailliert zu kommentieren. Einige Bemerkungen sollen aber angebracht werden.</p> <p>Wie die Verordnung insgesamt vermischt auch dieses Kapitel teilweise Zulassungsaspekte und Verwendungsaspekte, was dem Leser das Verständnis erschwert. Sodann befasst sich Abschnitt 1 mit «Rechten und Pflichten», nennt aber die <i>Adressaten</i> nicht, die berechtigt und verpflichtet sind.</p> <p>Absätze 1, 2, 4</p> <p>Diese drei Absätze könnten leserfreundlicher wie folgt formuliert werden:</p> <p><i>«Fahrzeuge dürfen nur innerhalb von genehmigten und mit dem Signal «Fahrzeuge mit Automatisierungssystem»³ gekennzeichneten Parkierungsflächen automatisch parkiert werden. Innerhalb dieser Fläche darf das Automatisierungssystem nur am entsprechend markierten Übergabestandort aktiviert werden, ohne dass Personen oder Tiere sich im Fahrzeug befinden.»</i></p> <p>Absatz 3</p> <p>Dieser Absatz lässt sich einfacher wie folgt formulieren:</p> <p><i>„Unter Vorbehalt technischer Pannen ist ein automatisiert parkiertes Fahrzeug entweder am entsprechend markierten Übernahmestandort abzuholen oder bei manueller Fahrzeugbedienung direkt auf seinem Parkfeld.»</i></p>		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Titel sollte lauten: «Anforderungen an das automatisierte Parkieren», da es nicht sinnvoll ist, unter dem Kapitel «Besondere technische Anforderungen» «allgemeine Anforderungen...» zu regeln.</p> <p>Die Bestimmung liesse sich sodann wie folgt einfacher formulieren:</p> <p>Absatz 1</p> <p><i>«Das System für automatisiertes Parkieren darf nur auf Parkierungsflächen aktivierbar sein, die von der zuständigen kantonalen Behörde für den entsprechenden Fahrzeugtyp bewilligt worden sind.»</i></p> <p>Absatz 2</p> <p>Die obligatorische Zuweisung des Parkfeldes durch die <i>Infrastruktur</i> ist ein unverhältnismässiger staatlicher Eingriff in die Organisationskompetenz des Betreibers eines Parkings. Dieser soll selber entscheiden können, inwieweit die Parkfeldzuteilung mit personellen oder technischen Mitteln vorgenommen wird. <i>Personen</i> sind nicht Teil der «Infrastruktur» (vgl. auch Definition KBA AVP), obwohl der Bericht das Gegenteil ausführt.</p> <p>Es genügt daher in Absatz 2 die Vorgabe zu machen, dass das Fahrzeug den Übergabestandort erst verlassen darf, wenn ihm ein Parkfeld zugeordnet worden ist. Das wird ein Betreiber ohnehin im Eigeninteresse so handhaben wollen, da er kein Interesse an ineffizientem und risikobehaftetem «Suchverkehr» hat</p> <p>Formulierungsvorschlag für Absatz 2: <i>«Das zum Parkieren bereitstehende Fahrzeug darf den Übergabestandort erst verlassen, wenn ihm ein Parkfeld zugewiesen worden ist.»</i></p> <p>Absatz 3</p> <p>Dieser Absatz ist deklaratorisch und daher entbehrlich. Da der (meist ausländische) Hersteller für die Parkierungsfunktionen zuständig und verantwortlich ist, kann er auch selber entscheiden, welche Aufgaben das Fahrzeug übernimmt bzw. von der Infrastruktur zu übernehmen sind. Dazu bedarf er <i>keiner Erlaubnis</i> in einer (schweizerischen) Verordnung.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Absatz 1</p> <p>Dieser Absatz lässt sich wie folgt einfacher formulieren:</p> <p><i>«Automatisierte Park- und Abholmanöver dürfen erst ausgeführt werden, wenn die Identität des Fahrzeugs festgestellt ist und</i></p> <p><i>a. für Parkmanöver sichergestellt ist, dass das Fahrzeug auf dem Übergabestandort bereitsteht und ihm ein freies Parkfeld zugewiesen wurde;</i></p> <p><i>b. für Abholmanöver sichergestellt ist, dass der Übernahmestandort frei ist.»</i></p>		

SAAM Consultation Report

	<p>Absatz 2</p> <p>Formulierungsvorschlag: <i>«Die Identifizierung und Lokalisierung des Fahrzeugs muss während des ganzen automatisierten Park- oder Abholmanövers sichergestellt sein.»</i></p> <p>Absatz 3</p> <p>Dieser Absatz bedarf der näheren Überprüfung, da nicht klar ist, ob die Begriffe sich überschneiden oder Lücken aufweisen (z.B. Ausfall der Lokalisierung).</p>
--	--

<p>26a. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Aufzeichnung von Ereignissen durch den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 27)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Um eine zirkuläre Verweisung zu vermeiden, sollte dieser Artikel wie folgt formuliert werden: <i>«Bei Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem für das Parkieren muss der Fahrmodusspeicher (Art. 7) sinngemäss auch die Ereignisse nach Artikel 38 aufzeichnen.»</i></p>		

<p>27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Absatz 1 und 2</p> <p>Die beiden Absätze lassen sich wie folgt vereinfachen: <i>«Inhaber einer Typengenehmigung für Fahrzeuge mit einem System für automatisiertes Parkieren können eine Betriebsbewilligung für die vorgesehene Parkierungsfläche bei jenem Kanton beantragen, auf dessen Gebiet die Parkierungsfläche liegt»</i></p> <p>Ob, und allenfalls durch wen, der Inhaber sich vertreten lassen kann, richtet sich nach ZGB/OR bzw. Gesellschaftsrecht und OR und liegt nicht in der Kompetenz der Verordnung. Der entsprechende Satz wäre daher zu streichen.</p> <p>Im Weiteren sollte Absatz 4 als Absatz 3 lit. e angefügt und Absatz 5 als <i>Auskunftspflicht</i> des Gesuchstellers und nicht als <i>Informationsmöglichkeit</i> der Behörde formuliert werden.</p> <p>Nota zu Absatz 3 lit. d</p> <p>Was eine „ausreichende Funkverbindung und deren Latenz“ in konkreten Fall bedeutet ist von den Umständen abhängig. Diese und weitere Fragen zu den Anforderungen bilden Gegenstand des ASTRA Forschungsprojekts MB4_20_02_E_01 „<i>Minimum requirements for an authorization to remotely drive automated vehicles in Switzerland</i>“.</p>		

<p>28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?</p>
--

SAAM Consultation Report

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Titel: «Erteilung der Betriebsbewilligung für Parkierungsflächen» wäre ein trefflicherer Titel.</p> <p>Absatz 1</p> <p>Dieser Absatz lässt sich wie folgt einfacher formulieren:</p> <p><i>«Die Betriebsbewilligung für Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren wird erteilt, wenn im Gesuch folgende Nachweise erbracht werden:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a) die Parkierungsfläche ist vom übrigen Fahr- und Fussverkehr getrennt;</i> <i>b) sie kann nur über eigene Zufahrten und Wegfahrten befahren werden;</i> <i>c) die Zuweisung eines Parkfeldes ist nur für die von der Typengenehmigung erfassten Fahrzeuge möglich;</i> <i>d) die fahrzeugexterne Infrastruktur und der Informationsaustausch zwischen ihr und dem Automatisierungssystem entspricht den Anforderungen der Typengenehmigung des betroffenen Fahrzeugtyps;</i> <i>e) die Parkierungsfläche verfügt über gut sichtbare und zugängliche Einrichtungen, die es erlauben die Park-Automatisierungssysteme aller Fahrzeuge auf der Parkierungsfläche zu deaktivieren;</i> <i>f) die Übergabe- und Übernahmestandorte sind als solche gekennzeichnet.»</i> 		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung ist inhaltlich fragwürdig und könnte einfacher formuliert werden.</p> <p>Da die Schweiz praktisch alle Fz mit AS aus dem Ausland einführen wird, leuchtet es inhaltlich nicht ein, dass der ausländische Hersteller (ohne CH-Niederlassung) von seiner Schulungspflicht <i>befreit</i> wird. Die Schulungspflicht des Importeurs sollte jene des Herstellers <i>nicht ersetzen</i>, sondern zu dieser <i>hinzutreten</i>.</p> <p>Die Bestimmung könnte daher wie folgt formuliert werden:</p> <p>Absatz 1</p> <p><i>«Der Hersteller eines führerlosen Fahrzeugs ist dafür verantwortlich, dass Operatorinnen und Operatoren über alle technischen Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten (einschliesslich des manuellen Fahrbetriebs) verfügen, die für eine zuverlässige und sichere Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich sind. Er stellt den Personen, welche die entsprechende Schulung im In- oder Ausland erfolgreich abgeschlossen haben, eine schriftliche Bestätigung aus.»</i></p> <p>Nota: Der Begriff der «manuellen» Steuerung eines mit AS ausgestatteten führerlosen Fahrzeugs ist missverständlich und bedarf einer näheren Erklärung im Bericht.</p> <p>Absatz 2</p> <p>Einfachere Formulierung: <i>«Hat der Hersteller keine Niederlassung in der Schweiz, findet Absatz 1 auch auf den Importeur Anwendung.»</i></p> <p>Der letzte Satz ist überflüssig.</p>		

<p>30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung ist entbehrlich, da sie kein konkretes Problem löst, sondern eher Probleme schafft.</p> <p>Absatz 1</p> <p>Die Ladungsvorschriften sind nicht an den Fahrer gebunden und gelten daher auch dann, wenn der Halter ein führerloses fFz. benutzt. Verantwortlich für die sichere Ladung ist bereits heute jene Person, welche den Ladevorgang selber ausführt (Lader) oder ausführen lässt (Halter, allenfalls Fahrer). Das ändert sich bei fFz nicht, weshalb es dafür keine neue Vorschrift braucht.</p> <p>Absatz 2</p> <p>Dieser Absatz übersieht, dass bei einem fFz. das Entladen der Ware oftmals nicht mehr von einer Hilfsperson des Halters bzw. des Lieferanten/Verkäufers vorgenommen werden wird, sondern vom <i>Kunden</i> bzw. <i>Konsumenten</i> selber. Es ist jedoch nicht Sache des Kunden – unter <i>spezifischer Strafandrohung</i> (!) – die Verantwortung für einen Teil des Liefervorgangs des Lieferanten zu übernehmen. Wer Waren mittels fFz. liefert, sollte <i>selber die Verantwortung</i> dafür tragen, dass die Warenentgegennahme durch den Kunden so erfolgt, dass eine «negative Auswirkung auf die Restladung» ausgeschlossen ist.</p> <p>Fazit: die Bestimmung ist nicht erforderlich.</p>		

<p>31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung wiederholt sieben Mal, den praktisch gleichlautenden Satzanfang, was den Leser ermüdet. Der Text könnte wie folgt vereinfacht werden:</p> <p>«Die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter haben folgende Pflichten:</p> <p>a) Aktualisierung und Wartung des Automatisierungssystems nach den Vorgaben des Herstellers;</p> <p>b) die Durchführung einer erweiterten Funktionskontrolle vor der täglichen Inbetriebnahme des Fahrzeuges. Die Kontrolle umfasst ein manuelles Fahrmanöver zur Überprüfung... a.... b.... c. allfälliger Selbstdiagnose-Fehlermeldungen zu sicherheitsrelevanten elektronischen Fahrzeugsystemen.</p> <p>c) die Sicherstellung, dass der Fahrzeugbetrieb nur im bewilligten Einsatzgebiet unter operationeller Aufsicht und mit der dafür erforderlichen Infrastruktur erfolgt;</p> <p>d) die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur sowie von ausreichend geschultem und weitergebildetem Personal (Art. 35 Abs. 3 und 4) für eine allfällige manuelle Steuerung des Fahrzeugs;</p> <p>e) organisatorische Vorkehrungen, dass die an Fahrzeuglenkerinnen oder Fahrzeuglenker gerichteten gesetzlichen Pflichten erfüllt werden, wobei die Pflicht zum Aufstellen eines Pannensignals durch die Aktivierung der Warnblinker erfüllt werden kann;</p> <p>f) die Sicherstellung, dass die Kontrollorgane den Fahrzeugausweis in physischer oder digitaler Form jederzeit und mühelos im Fahrzeug einsehen können.»</p>		

	<p>Nota zu lit. b:</p> <p>Der Begriff «manuell» ist unklar und wird im Bericht nicht erläutert. Er sollte daher gestrichen werden. Für die sichere tägliche Inbetriebnahme ist der Halter verantwortlich und dieser soll selbst entscheiden können, wie er die <i>erweiterte Fahrzeugkontrolle betrieblich organisiert</i> (physische Kontrolle vor Ort, mittels Fernbedienung, automatisiert etc.).</p>
--	---

<p>32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung könnte wie folgt einfacher formuliert werden:</p> <p><i>«Operatorinnen und Operatoren üben ihre Tätigkeit in der Schweiz aus, sei es ausserhalb oder innerhalb des führerlosen Fahrzeugs, sowie nach Massgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung des Herstellers. Sie nehmen namentlich folgende Aufgaben und Pflichten wahr:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a) die Überprüfung der erforderlichen Infrastruktur bei Arbeitsaufnahme;</i> <i>b) die Aktivierung und Deaktivierung des Automatisierungssystems gemäss den Vorgaben des Herstellers. Vor der Inbetriebnahme des Fahrzeugs stellen sie sicher, dass dieses sich im genehmigten Einsatzbereich befindet und die erweiterte Funktionskontrolle (Art. 32 Abs. 2) erfolgt ist.</i> <i>c) die Überprüfung, Bestätigung oder Ablehnung der vom Automatisierungssystem vorgeschlagenen Fahrmanöver;</i> <i>d) das Vorschlagen von Fahrmanövern, wenn das stillstehende Fahrzeug solche anfordert;</i> <i>e) das Auslösen eines Risikominimierungsmanövers und nötigenfalls die Deaktivierung des Automatisierungssystems;</i> <i>f) die Sicherstellung, dass vor der Aufhebung eines risikominimalen Zustandes des Fahrzeugs die Störungsursache beseitigt ist;</i> <i>g) die Kontaktaufnahme mit den Personen im Fahrzeug, wenn dieses ein Risikominimierungsmanöver ausgeführt hat sowie die Einleitung der erforderlichen Verkehrssicherheitsmassnahmen;</i> <i>i) die Entgegennahme von Meldungen über die audiovisuelle Schnittstelle des Fahrzeugs sowie das Ergreifen der erforderlichen Massnahmen».</i> <p>Nota zu Abs. 1:</p> <p>Die Beschränkung des Arbeitsortes von Operatoren auf das schweizerische Gebiet könnte vor allem in Grenzstädten problematisch sein.</p> <p>Nota zu d:</p> <p>Es sollte erlaubt sein, dass das Fahrzeug bereits <i>bevor</i> es z.B. auf einer Unfallstelle <i>angehalten</i> hat und durch den nachfolgenden Verkehr blockiert worden ist, den Operator anzufragen, ob es bei der nächsten Gelegenheit auf eine andere Strasse ausweichen soll. Das würde auch dem Verkehrsfluss dienen.</p> <p>Nota zu e:</p> <p>Ob der Operator ein Risikominimierungsmanöver «auslösen» kann bzw. darf, wäre im Bericht entsprechend zu erläutern und begründen, da er nach lit. c und d nur überprüfen und vorschlagen darf; insofern besteht hier ein Widerspruch. Diese Manöver sollten vom Fz. automatisch ausgeführt werden.</p>		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung ist wichtig für das Verständnis des Begriffs des fFz, weshalb bei den Erläuterungen der Definition in Art. 2 darauf Bezug genommen werden sollte. Dabei sollte auch die Bedeutung des «Fahrzeugs mit dualen Fahrmodus» erläutert werden, da der Leser sonst Art. 34 nicht so recht versteht.</p> <p>Zu klären wäre auch, was «manuell» im Verhältnis zum AS bedeutet, da Steuerbefehl und Ausführung des Steuerbefehls nicht dasselbe sind, weshalb auch ein manueller Steuerbefehl unter der Ausführungskontrolle des AS stehen kann bzw. sollte.</p> <p>Absatz 1 könnte wie folgt einfacher formuliert werden (wobei die Aussage je nach der Interpretation von «manuell» problematisch sein kann: <i>«Wer ein führerloses Fahrzeug manuell bedient, gilt als fahrzeugführende Person»</i></p> <p>Absatz 2 könnte wie folgt vereinfacht werden: <i>«Verfügt das Fahrzeug über keine konventionelle Steuervorrichtung, darf es nur für die erweiterte Funktionskontrolle sowie nach den Vorgaben des Herstellers manuell bedient werden.»</i></p> <p>Dieser Absatz übergeht allerdings, dass die «Vorgaben des Herstellers» ihrerseits sich an rechtliche Normen halten müssen, welche zumindest im Bericht erwähnt sein müssten, da es sonst an einem bestimmbar normativen Gehalt fehlt. Abgesehen davon verstecken sich hinter dieser Verweisung problematische Distanzbeschränkungen des EU-Rechts, die nicht praxistauglich sein dürften, was wiederum die Grundfrage des Verhältnisses zum MRA aufwirft.</p>		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung könnte wie folgt einfacher und verständlicher formuliert werden:</p> <p>Absätze 1 und 2: <i>«Personen, welche die operationelle Kontrolle und Aufsicht über ein führerloses Fahrzeug wahrnehmen oder dieses manuell bedienen, müssen über Fahreignung, Fahrkompetenz und einen Führerausweis für die entsprechende Fahrzeugkategorie verfügen sowie während der Ausübung ihrer Tätigkeit die Anforderungen an die Fahrfähigkeit (Art. 31 SVG) erfüllen. »</i></p> <p>Absätze 3 und 4: <i>«Sie müssen über eine Ausbildungsbestätigung des Herstellers verfügen (Art. 30) und sich nach dessen Vorgaben weiterbilden.»</i></p>		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Inhalt dieser Bestimmung versteht sich eigentlich von selbst. Keine Behörde dürfte für fFz ohne Fahrersitz bei der Bestimmung des Leergewichts des Fahrzeuges nach Art. 7 Abs. I lit. c VTS für den nicht existierenden Fahrer 75kg einberechnen wollen. Der Artikel könnte daher gestrichen werden.</p>		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Fahrzeuge ohne AV wurden bis anhin nicht «bedient», sondern «gesteuert», während Fahrzeuge mit AV eher wie Computer bedient werden. Es wäre daher verständlicher für den Leser, die Bestimmung wie folgt zu formulieren:</p> <p><i>«Verfügt ein führerloses Fahrzeug über keine konventionelle Steuervorrichtung, gibt die Zulassungsbehörde im Fahrzeugausweis an, über welche Bedienelemente das Fahrzeug zur Vornahme von Fahrmanövern verfügt».</i></p>		

36a. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Aufzeichnung von Ereignissen durch den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Um eine zirkuläre Verweisung zu vermeiden, könnte dieser Artikel wie folgt formuliert werden:</p> <p><i>«Bei führerlosen Fahrzeugen muss der Fahrmodusspeicher (Art. 7) auch folgende Ereignisse aufzeichnen...»</i></p>		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Absatz 1</p>		

<p>Diese etwas umständlich formulierte Absatz könnte wie folgt vereinfacht werden:</p> <p><i>«Natürliche und juristische Personen mit Wohnsitz bzw. Sitz oder Niederlassung in der Schweiz können beim Zulassungskanton oder der zuständigen Armeebehörde ein Gesuch um Bewilligung des Einsatzgebiets für führerlose Fahrzeuge stellen»</i></p> <p>Absatz 2</p> <p><i>«Das Gesuch kann mehrere Fahrzeuge des gleichen Typs betreffen»</i></p> <p><i>E contrario</i> braucht es für <i>unterschiedliche</i> Fahrzeugtypen <i>mehrere</i> Gesuche? Welcher Zweck wird damit verfolgt? Der Bericht sollte sich dazu äussern.</p> <p>Absatz 3</p> <p>lit. a: sollte besser zum Ausdruck bringen, dass nicht jede Einzelstrecke des Einsatzgebietes dokumentiert werden muss.</p> <p>Vorschlag: <i>«Beschreibung des Einsatzgebietes und seiner Begrenzung, der wesentlichen Fahrstrecken und der besonders anspruchsvollen Stellen sowie der weiteren Gegebenheiten (Artikel 4 Absatz 4.)»</i></p> <p>lit. b: Wer die schriftliche (?) Bestätigung des Herstellers unterschreibt, hat dieser selber zu entscheiden und kann in der Verordnung nicht rechtsgültig auf den Importeur als Stellvertreter des Herstellers beschränkt werden. Dieser Aspekt richtet sich nach dem Privatrecht.</p> <p>Vorschlag: <i>«Beurteilung der Übereinstimmung des Einsatzgebietes mit dem bauartbedingten Einsatzbereich der Fahrzeuge; Darlegung der beurteilten Szenarien und Gefahrenstellen; Bestätigung der Eignung des Einsatzgebietes durch den Hersteller.»</i></p> <p>lit. c: Diese Angaben sollten sich bereits aus dem ODD und der Typengenehmigung für die Zulassung des Fahrzeugs ergeben.</p> <p>lit. d und e werden im Bericht nicht erläutert, was zu ergänzen wäre. Allenfalls bessere Formulierung suchen.</p> <p>lit. f: vgl. dazu die Ausführungen zu Art. 11.</p>
--

<p>38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung könnte einfacher formuliert und der <i>Titel</i> besser auf den Inhalt (<i>«Zuständigkeit für Entscheid, Zustimmung und Anhörung weiterer Behörden»</i>) abgestimmt werden.</p> <p>Absatz 1</p> <p>Vorschlag: <i>«Für die Gesuchsbehandlung und die Bewilligung des Einsatzgebiets ist der Zulassungskanton zuständig. Ist das Einsatzgebiet von Armeefahrzeugen auf bundeseigene Areale beschränkt, die vom VBS verwaltet werden, liegt die entsprechende Zuständigkeit bei der Zulassungsbehörde der Armee.»</i></p> <p>Im Bericht sollte darauf hingewiesen werden, dass insbesondere im Interesse der sozialen Akzeptanz auf kantonaler Ebene der Einbezug der betroffenen Gemeinden von grosser Bedeutung ist, da diese die Einstellung der Bevölkerung zu AV entscheidend mitprägen werden.</p> <p>Absatz 3</p> <p>Lässt offen, ob es ein <i>bundeseigenes</i> Areal sein muss oder nicht. Zudem wird für den unbefangenen Leser nicht wirklich klar, was sich national bzw. international worauf erstrecken muss, und wer von den drei Behörden dann kumulativ oder alternativ anzuhören ist.</p>		

SAAM Consultation Report

	<p>Absatz 4 lit. a: Wann ist ein führerloses Fz. «selbständig»? (ohne Operator?) lit. b: Weshalb nur «massgebliche Strecke» und nicht «alle Strecken» (besser: «im Einsatzgebiet») lit. c: Weshalb sollte eine bis auf Weiteres verhältnismässig kleine Anzahl von fFz. ein besonders zu regelndes <i>Überlastungsrisiko</i> darstellen?</p> <p>Absatz 7 Wann ist eine Beurteilung umfassend und wann nicht?</p>
--	--

<p>39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Terminologisch ist es für den Leser etwas verwirrend, wenn sowohl für das Fahrzeug als auch für den Verkehrsrayon von «Einsatzbereich» gesprochen wird. Dieser Begriff sollte nur für den <i>baubedingten</i> Einsatzbereich verwendet, dagegen beim Verkehrsrayon von «<i>Einsatzgebiet</i>» gesprochen werden. Das würde das Verständnis vieler Bestimmungen erleichtern. Diese Terminologie wurde bei den Textvorschlägen entsprechend verwendet.</p> <p>Hier stellt sich die Frage, ob und wie die vom Einsatzgebiet betroffenen <i>Gemeinden</i> informiert werden. Ein Hinweis dazu im Bericht wäre hilfreich, da der Einbezug der Gemeinden wichtig ist.</p>		

<p>40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung könnte klarer wie folgt formuliert werden:</p> <p><i>«Die Zulassungsbehörde veröffentlicht in ihrem amtlichen Publikationsorgan die bewilligten Einsatzgebiete für führerlose Fahrzeuge. Weitere Behörden, die einem Einsatzgebiet zugestimmt haben, veröffentlichen ihren Entscheid ebenfalls in ihrem amtlichen Publikationsorgan.»</i></p>		

<p>41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

SAAM Consultation Report

Statt von «Genehmigung» sollte einheitlich überall von « <i>Bewilligung</i> » gesprochen werden, wie etwa in Art. 45. Die Verwendung von zwei unterschiedlichen Begriffen erschwert das Verständnis.
--

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese sehr lange Liste von detaillierten Straftatbeständen offenbart eine gewisse «Kriminalisierungstendenz» des automatisierten Fahrens, die einerseits unverhältnismässig erscheint und andererseits beim Publikum den Eindruck erweckt, dass AV <i>per se gefährlich</i> sind und man sich darauf besser nicht einlassen sollte. Das passt nicht zur bisherigen Haltung der Schweiz, die mit realistischen Risikoabwägungen bei den Pilotversuchen in Europa als Wegbereiter aufgetreten ist. Von einer übervorsichtigen Überregulierung sollte abgesehen werden.</p> <p>Die ganze Bestimmung bedarf einer <i>detaillierten Überprüfung</i>. Es sollten für Fehlverhalten (ohne Unfallfolgen) nur dann neue Straftatbestände als abstrakte Gefährungsdelikte geschaffen werden, wenn nachgewiesen ist, dass diese mit den bisherigen Strafbestimmungen des StGB und SVG nicht bereits abgedeckt sind. Dies wäre im Bericht entsprechend darzulegen.</p>		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Absatz 1: Siehe die Ausführungen zu Art. 11 oben. Absatz 2: einverstanden.</p>		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Einverstanden.</p>		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Verordnungstext spricht von «jährlich», der Bericht dagegen von «mindestens einmal jährlich», was nicht dasselbe ist. Der Bericht enthält sodann keine Begründung, weshalb fFz <i>generell</i> einer jährlichen Nachkontrolle unterworfen werden sollen, auch wenn sie weder Personen noch gefährliche Güter transportieren. Es bedürfte einer konkreten Begründung im Bericht, weshalb für normale Logistiktransporte eine jährliche Nachkontrolle verlangt wird. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass viele Strassenverkehrsämter bereits überlastet sind, Mühe haben die Fristen einzuhalten und die Delegation an Private nach Art. 17 ausgeschlossen werden soll.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Einverstanden.		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Grundsatz einverstanden, aber die Verantwortlichkeiten sollten (zumindest im Bericht) etwas konkreter erläutert werden.		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich einverstanden.		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich einverstanden.		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich einverstanden.		

Bemerkungen zu Änderungen anderer Erlasse

2. VTS

Anhang 2

Ziff. 111: Koordination mit VTS 15.7.2023 unklar (alle angeführten Verordnungsänderungen sind bereits in Kraft)

Ziff. 112: Bemerkung Ingress unklar bzw. löschen



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:
Swissdrive
Postfach
3001 Bern



Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Insgesamt erachtet Swissdrive die Vorlage als in Ordnung.

Unklar erscheint die Umsetzung im Bereich der Schulung, insbesondere die Verantwortlichkeiten. Für Swissdrive ist zentral, dass die Handhabungen der zukünftigen Systeme nicht nur theoretisch nachgelesen werden müssen, sondern je nach Bedarf auch das Wissen kontrolliert und/oder praktisch geschult wird. Die Rollen und Verantwortlichkeiten von Hersteller, Importeur, Verkäufer, Fahrausbilder, etc. bleiben Grossteils unklar.

Erkannte Gefahren: wenn nur diejenigen Fahrschüler/-innen auf zukünftige Systeme geprüft werden, die bei einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin mit einem neuen, modernen Fahrschulauto ihre Ausbildung absolvierten, dann wird eine grosse Differenz in der Abnahme der Führerprüfungen und damit auch in den letztendlichen Kompetenzen der zukünftigen Fahrer/-innen erwartet.

Das Projekt SIKO 4.0 hat aufgezeigt, dass eine solide Basis an deklarativem Wissen eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung für den Kompetenzerwerb darstellt. Das Faktenwissen muss in die Praxis transferiert werden.

Ganz offensichtlich besteht ein grosser Handlungsbedarf bei der Fahrausbildung, sobald die Verordnung in Kraft tritt. Sowohl Fahrausbildung als auch Führerprüfung (Theorie und Praxis) müssen überarbeitet werden. Die Ausbildung zum Fahrlehrer oder zur Fahrlehrerin muss ebenfalls überarbeitet werden. Siehe dazu das von

	Swissdrive lancierte Projekt Futurdrive, welches als Konzept vorliegt, jedoch vom Berufsbildungsfonds der Fahrlehrer/-innen bisher nicht finanziert wird.
--	---

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
--	--	--

	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Absatz 1: Die Verantwortlichkeiten müssen geklärt werden. Gemäss Vorlage reicht das «zur Verfügung stellen» der Bedienungsanleitung aus, um sicherzustellen, dass die Person, welche das Fahrzeug mit Automatisierungssystem bedient, das Fahrzeug sicher führen kann. Das sichere Führen eines Fahrzeugs mit Automatisierungssystem setzt das Lesen der Bedienungsanleitung, das Verstehen der Inhalte und auch Praxis voraus. Das vom ASTRA finanzierte Forschungsprojekt SIKO 4.0 kommt eindeutig zum Schluss, dass der Praxistransfer sichergestellt werden muss.		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Verantwortlichkeiten bleiben unklar. Welche Verantwortlichkeiten haben Importeur/Händler/Verkäufer? Wer muss wie sicherstellen, dass die Bedienungsanleitung und die Sicherheitshinweise des Herstellers gelesen und verstanden wurden? Zudem fehlt ein Hinweis zur Praxis. Gemäss SIKO 4.0 ist der Praxistransfer und die Entwicklung von Routinen zentral. Es bleibt unklar, was mit "vertraut sein" genau gemeint ist und wie diese Vertrautheit allenfalls überprüft werden kann. Es scheint unmoralisch, erst nach einem Unfall die fehlende Vertrautheit festzustellen.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Halter und der Fahrer müssen in Kenntnis gesetzt werden, welche Daten in welchen Fällen herausgegeben werden. Die Meldepflicht von sicherheitskritischen Vorfällen könnte zusätzlich an die Hersteller gerichtet werden. Ziel ist, möglichst alle Vorfälle registrieren zu können. Die Hersteller verfügen über die nötigen Informationen und könnten verpflichtet werden. Eine verpflichtende, regelmässige (monatlicher) Datenlieferung wäre denkbar.</p>		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In diesem Artikel bleibt unklar, wie die Vertragspartei aufgeklärt werden muss. Eine reine Information über das Vorhandensein eines Automatisierungssystems scheint nicht ausreichend für eine sichere Bedienung (SIKO 4.0).		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es bleibt unklar, ob und falls ja, welche Tätigkeiten der Fahrzeugführende ausüben darf, während das Automatisierungssystem die Fahraufgabe übernimmt. Die Unklarheit hat zur Folge, dass auch eine Sanktionierung eines Fehlverhaltens nicht möglich scheint. Unklar bleibt auch, wie viel Zeit der Fahrzeugführerin oder dem Fahrzeugführer nach Übernahmeaufforderung bleibt, um das Fahrzeug wieder selbst zu lenken. Nach Abs. 2 erster Satzteil muss der Verkehr nicht dauernd überwacht werden, nach Abs. 2 zweiter Satzteil könnte gefolgert werden, dass er/sie doch dauernd überwachen muss.

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: An die Halter/-innen werden hohe Anforderungen gestellt. Es wird empfohlen, eine entsprechende Ausbildung für Halter/-innen vorzusehen. Allenfalls kann das Wissen in Theorie und Praxis in einer Prüfung sichergestellt werden.		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Anforderungen an eine Operatorin oder einen Operator sind hoch. Es scheint daher angebracht, dass eine Schulung, eine Bestätigung und Weiterbildungen gefordert werden. Die Schulung durch den Hersteller scheint nur eine von mehreren Möglichkeiten zu sein. Denkbar wäre auch eine Schulung und ein Kompetenznachweis in bereits vorhandenen Strukturen (Fahrsicherheitszentren, Aus- und Weiterbildende Verkehrssicherheitsfachleute, etc.). Eine Regelung der Arbeitszeit/Lenkzeit (ARV 1 und 2?) der Operatoren scheint angebracht zu sein. Die Arbeitszeit muss zu diesem Zweck erfasst werden (Tachograf?). Die Verantwortlichkeiten müssen klar geregelt sein.		

--	--

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Mit der gewählten Formulierung werden die erworbenen Kompetenzen sehr stark vom verwendeten Ausbildungsfahrzeug abhängen. Aus Sicht von Swissdrive ist eine Vereinheitlichung der Fahrausbildung in der Schweiz anzustreben. Die Anforderungen an ein Fahrzeug, welches an Führerprüfungen verwendet werden darf, sind entsprechend festzulegen.

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Mit der gewählten Formulierung werden die erworbenen Kompetenzen sehr stark vom verwendeten Ausbildungsfahrzeug abhängen. Aus Sicht von Swissdrive ist eine Vereinheitlichung der Fahrausbildung in der Schweiz anzustreben. Die Anforderungen an ein Fahrzeug, welches an Führerprüfungen verwendet werden darf, sind entsprechend festzulegen.

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpiлот und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Mit der gewählten Formulierung werden die erworbenen Kompetenzen sehr stark vom verwendeten Ausbildungsfahrzeug abhängen. Aus Sicht von Swissdrive ist eine Vereinheitlichung der Fahrausbildung in der Schweiz anzustreben. Die Anforderungen an ein Fahrzeug, welches an Führerprüfungen verwendet werden darf, sind entsprechend festzulegen.

--	--

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Ihre Referenz Vernehmlassung 2023/75
Unsere Referenz -
Datum 12.1.2024

**VO über das automatisierte Fahren (AFV) und VO über die Finanzhilfen zur
Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)**

Nationales Versicherungsbüro
Schweiz (NVB)
Nationaler Garantiefonds
Schweiz (NGF)
Postfach
CH-8085 Zürich

Sehr geehrte Damen und Herren

Telefon ++41 44 628 65 19
Fax ++41 44 628 60 69
www.nbi-ngf.ch

Wir beziehen uns auf die Zustellung der Unterlagen zur Vernehmlassung «Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)».

Besucheradresse:
Hagenholzstrasse 60
8050 Zürich

Nachdem die erwähnten Revisionen keinen unmittelbaren Zusammenhang mit dem gesetzlichen Auftrag von NVB & NGF aufweisen, teilen wir Ihnen hiermit innert angesetzter Frist mit, dass die beiden Vereine auf die Stellungnahme verzichten. In der Beilage lassen wir Ihnen die ausgefüllten Fragebogen als Word- und PDF-Dateien zukommen.

Tel. Direkt +41 44 628 53 00
Fax Direkt +41 44 628 60 69
said.tabatabai@nbi-ngf.ch

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse
Nationales Versicherungsbüro Schweiz
Nationaler Garantiefonds Schweiz



Daniel Diez
Managing Director



Said Tabatabai
Legal Adviser

Beilage erwähnt



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Nationales Versicherungsbüro Schweiz

Nationaler Garantiefonds Schweiz

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	-------------------------------	---

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

--	--

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Suva
Fluhmattstrasse 1
6004 Luzern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Automatisiertes Fahren bietet langfristig grosse Chancen, die Sicherheit im Strassenverkehr zu erhöhen und Unfälle zu verhindern. Kurz- und mittelfristig gehen aber auch Risiken mit dem automatisierten Fahren einher.

Die Suva begrüsst den Verordnungsentwurf im Grundsatz, da es den nötigen gesetzlichen Rahmen schafft, um den aktuellen Entwicklungen des automatisierten Fahrens Rechnung zu tragen.

Aus Sicht Unfallprävention erachtet es die Suva als wichtig, dass automatisierte Fahrzeuge jederzeit mit Verkehrsteilnehmenden ohne Automatisierung kommunizieren können (z.B. Autos, Lastwagen, Motorrad, Velo, Fussgänger und Fussgängerinnen).

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Begriff «Fahrerassistenzsystem» wird in Kapitel 3 dem Begriff «Automatisierungssystem» gegenübergestellt. Am Anfang der Verordnung wird nur der Begriff «Automatisierungssystem» definiert. Der Begriff «Fahrerassistenzsystem» ist ergänzend zu definieren.		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Automatisierte Fahrzeuge sollen jederzeit mit Verkehrsteilnehmenden ohne Automatisierung kommunizieren können (z.B. Autos, Lastwagen, Motorrad, Velo, Fussgänger und Fussgängerinnen). Dadurch kann das Risiko eines Unfalls reduziert/vermindert werden.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Die Suva begrüsst, dass explizit in der Verordnung festgehalten wird, dass Daten nur vernichtet werden dürfen, soweit ausgeschlossen werden kann, dass sie nicht für die Aufklärung von Unfällen noch benötigt werden.		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über

die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der vorliegende Verordnungsentwurf belässt die Verantwortung für die sichere Verkehrsteilnahme bei den Fahrzeugführern/-innen. Es stellt sich bei Artikel 22 VE-AFV somit die Frage, wie die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer das Fahrzeug jederzeit wieder selbst bedienen kann, wenn sie/er die Verkehrssituation nicht beobachtet hat.		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

--	--

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Per E-Mail
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern
svg@astra.admin.ch

Suva

Marc Epelbaum
Direktwahl 041 419 55 00
marc.epelbaum@suva.ch
www.suva.ch

Postadresse

Suva
GS
Fluhmattstrasse 1
Postfach
6002 Luzern

Datum 2. Februar 2024
Betrifft Vernehmlassung zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und zur Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und zur Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) äussern zu dürfen.

Die Suva setzt sich mit aktiver Präventionsarbeit dafür ein, Arbeits- und Freizeitunfälle sowie Berufskrankheiten nachhaltig zu verhindern – so auch im Strassenverkehr. Im Grundsatz begrüssen wir den Verordnungsentwurf über das automatisierte Fahren (AFV), da die Vorlage den nötigen gesetzlichen Rahmen schafft, um den aktuellen Entwicklungen des automatisierten Fahrens Rechnung zu tragen.

Automatisiertes Fahren bietet langfristig grosse Chancen, die Sicherheit im Strassenverkehr zu erhöhen und Unfälle zu verhindern. Kurz- und mittelfristig gehen aber auch Risiken mit dem automatisierten Fahren einher. Insbesondere darf automatisiertes Fahren – infolge von Fehlern seitens Technik und/oder Mensch – nicht zu zusätzlichen Unfällen führen. Deshalb sind wir der Ansicht, dass automatisierte Fahrzeuge jederzeit mit anderen Verkehrsteilnehmenden ohne Automatisierung kommunizieren können müssen (Artikel 3 VE-AFV).

Für die Stellungnahme zu einzelnen Fragestellungen verweisen wir auf das offizielle Antwortformular in der Beilage. Zur Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) äussern wir uns mangels Betroffenheit nicht.

Seite 2/2

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme im Voraus und stehen Ihnen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'M' followed by a horizontal line that ends in a small hook.

Marc Epelbaum
Generalsekretär



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweizerischer Versicherungsverband (SVV)
Conrad Ferdinand Meyer Strasse 14
8022 Zürich

Eingereicht durch Tanja Wilke, tanja.wilke@svv.ch, Tel.: 044 208 28 53

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Siehe insbesondere zu Art 14 Abs. 3 AFN.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
keine

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
keine

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Stossrichtung erachten wir grundsätzlich als in Ordnung, dennoch erscheint die vorgesehene Umsetzung der Informationspflicht bei näherer Betrachtung praxisfremd zu sein. In der Realität wird kaum jemand auf die Bedienungsanleitung beim Verleih an Bekannte weitergeben, wenn dieser ein Fahrzeug mit Automatisierungssystem ausleiht. Die grundsätzliche Informationspflicht – über die Existenz der Systeme und die Datenaufzeichnung – wird jedoch als sinnvoll erachtet.		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Analog Art. 9 (siehe Ziff. 10) haben wir auch bezüglich der Durchsetzung resp. Überprüfbarkeit von Art. 10 Abs. 2, gewisse Bedenken. Wie soll kontrolliert werden, dass die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung zur Kenntnis genommen wurden? Siehe hierzu Anmerkungen zu Ziff. 10.		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Da die Anlehnung der Bestimmungen bewusst an die EU / UNECE erfolgt sind, ist dies eine unabdingbare Voraussetzung.		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die sowohl in Art. 14 Abs. 1, wie Art. 14 Abs.3 vorgesehenen Meldepflichten erachten wir sowohl in der vorgesehenen Form, als auch bezüglich der Fristen, für die verpflichtete Person, als nicht umsetzbar. Anstelle Fahrzeughalter oder Versicherung ist die Meldepflicht aus unserer Sicht in beiden Fällen durch die Polizei vorzunehmen. Siehe zur Veranschaulichung unserer Bedenken folgende Beispiele zu den beiden Bestimmungen: <ul style="list-style-type: none"> • Art. 14 Abs. 1: Liegen in der Tat sicherheitskritische Vorfälle vor, die sich realisiert haben, so kann dies zu Unfällen führen. Wie soll dann ein Fahrzeugführer, eine Fahrzeugführerin, der /die vielleicht im Krankenhaus liegt, dieser Meldepflicht innert 14 Tagen Folge leisten? Eine Meldung ist in jedem Fall von der Polizei durchzuführen. 		

<ul style="list-style-type: none"> • Art. 14 Abs. 3: Art. 14 Abs. 3 sieht eine Meldepflicht der Haftpflichtversicherer innerhalb von 30 Tagen nach Abschluss der Schadenfälle vor. Dies ist ebenfalls abzulehnen: Führt der Unfall z. B. zu einem schweren Personenschaden, so kann der Fallabschluss meist erst mehrere Jahre nach dem Unfall erfolgen. Wir sind der Ansicht, dass es im Interesse der Behörde sein müsste, möglichst rasch vom Unfall / Haftpflichtfall Kenntnis zu erhalten. Sinnvollerweise müsste diese Meldung durch die Polizei und nicht durch den Versicherer erfolgen. Zudem ist die Frist von 30 Tagen sehr / zu kurz und der Umfang der zu meldenden Daten (Text fordert «alle Daten») unklar. Die Meldepflicht ist daher in allen Fällen jeweils der Polizei aufzuerlegen. Wir bitten daher um eine Anpassung bzw. Streichung von Abs. 3 innerhalb des Art. 14.

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Warum darf die Nachprüfung nicht an privatrechtliche Betriebe delegiert werden? Für eine optimale und schnelle Schadenregulierung durch die Versicherungen, müssen Autoexperten von Versicherungen Zugriff auf die Fahrzeug-Daten haben. Ob hier öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Organisationen beauftragt werden,		

	kann keine Rolle spielen. Wichtig ist, dass eine seriöse fachliche Prüfung vorgenommen wird.
--	--

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Kommentar oben</p> <p>Grundsätzlich halten wir an der Forderung fest, dass es auch Versicherungsunternehmen gestattet sein sollte, für die Aufklärung von Unfällen, die Daten des Fahrzeugmodusspeichers auslesen zu können. Wir lehnen diesen Artikel daher grundsätzlich ab und verweisen auf unsere Ausführungen zu Art. 17. Folgende Ergänzung würde Sinn machen:</p> <p><u>e. Untersuchungen zur Aufklärung von Versicherungsansprüchen</u></p>		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>In Ergänzung zu unseren Ausführungen zu Art. 18 erlauben wir uns folgende Ergänzung: Einfügen eines zusätzlichen Bst.:</p> <p><i>e. Versicherungsgesellschaften dürfen die Daten für die Aufklärung von Unfällen oder der Beurteilung von Widerhandlungen bei den Polizei-, Justiz- und Administrativbehörden einfordern oder</i></p> <p><i>e. Versicherungsgesellschaften erhalten die Daten für die Aufklärung von Unfällen oder der Beurteilung von Widerhandlungen bei den Polizei-, Justiz- und Administrativbehörden.</i></p>		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>Stossrichtung nachvollziehbar, jedoch sehr unklar formuliert. Wer kann dies abschliessend beurteilen? Hierzu müsste man konkreterweise lange warten, da ja zum Zeitpunkt der Verschrottung unklar ist, ob das Fahrzeug in ein Verkehrsdelikt oder einen Unfall verwickelt wurde. Müssten man nicht eher anstreben, dass bei Fahrzeug, welche zur Verschrottung anstehen, ihre Fahrzeug-Daten extern gespeichert haben (z.B. über Cloud).</p>

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie vergleicht sich dies zu Artikel 9 und 10? Dort steht etwas ähnliches, nur weniger konkret formuliert (ohne schriftliche Bestätigung und Aufbewahrungspflicht) und ohne Eingrenzung auf Verkauf/Vermieten/Leasen?</p>		
<p>23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: keine</p>		

<p>24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Regelung ist uns unklar. Wie wird mit Fahrzeugen umgegangen, welche schon heute automatisch in ein Parkfeld parkieren können? Dies ginge mit dieser Regelung nach unserer Interpretation nicht mehr, da diese in der Regel nicht als Fläche mit automatisiertem Parkieren notifiziert sind. → Allenfalls muss man den Begriff "automatisiertes Parkieren" klarer definieren.</p> <p>Gemäss den Ausführungen in den Erläuterungen, soll das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Parkier-Vorganges führerlos sein, so dass der Fahrzeuglenker keine Chance hat einzugreifen. Wir würden es sinnvoller finden, wenn der Fahrzeuglenker im Fahrzeug sein könnte. Im Übrigen, wie dies auch heute möglich ist, bei automatisch parkenden Autos.</p>		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		
32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		
33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: «Anforderungen an die Fahrfähigkeit» sollte eventuell besser definiert werden. → es geht ja nicht nur um Alkoholeinfluss, sondern auch um andere Komponenten, welche die Fahrfähigkeit beeinflussen		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Formulierung zum Strafbestand in Art. 44 Abs. c. («über das Vorhandensein nicht informiert»), erachten wir als sinnvoller, als die Formulierung in Artikel 9, wo auch auf das Überlassen der Gebrauchsanweisung hingewiesen wird.		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bedeutet dies konkret, dass sämtliche Fahrzeuge mit Autonomielevel 4 und 5 jedes Jahr überprüft werden müssen? Auch wenn gerade zu Beginn der Einführung eine regelmässige Überprüfung sinnvoll erscheint, so erscheint diese Ansatz recht hart zu sein. Wir befürchten, dass damit der Einsatz dieser Fahrzeuge weniger Akzeptanz finden wird.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
	keine	

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
	keine	

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
	keine	

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
	keine	

SVV Zürich, den 02.02.2024



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

DTC Dynamic Test Center AG

Rte principale 127

2537 Vauffelin

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir unterstützen die Voten der Swiss Association for Autonomous Mobility (SAAM) und unterstreichen mit unserer Eingabe deren ausführliche und zielgerichtete Arbeit.

Unsere Formulierungen wären etwas «übersichtlicher» ausgefallen, aber da die erarbeiteten Texte in unserem Sinne sind, verzichten wir darauf, sie selbst zu verfassen.

Die Verordnung ist insgesamt zu begrüßen und stellt im Rahmen der Gesetzesdelegation einen grossen und wichtigen Schritt auf dem Weg zur Verwendung automatisierter Fahrzeuge in der Schweiz dar.

Einige Aspekte erscheinen allerdings noch klärungsbedürftig bzw. verbesserungsfähig.

Folgende allgemeine Bemerkungen seien vorangestellt:

(1) Es ist wünschenswert, dass die Verordnung den gesetzgeberischen Spielraum nutzt, um die Verwendung automatisierter Fahrzeuge auf *schweizerischem Gebiet* – unabhängig vom Stand des EU-Rechts (inkl. MRA [Mutual Recognition Agreement]) und dessen einseitigen autonomen Nachvollzugs durch die nationale Gesetzgebung – auch mittels *nationaler Einzel- oder Typengenehmigungen* zu ermöglichen und damit *ationale Wettbewerbsvorteile* in *spezifischen Bereichen* (z.B. AV für Logistik, öffentlichen Verkehr) wahrzunehmen. Dank ihren *Pilotprojekten* trug die Schweiz in der Pilotphase jedenfalls in Europa an vorderster Front zur Entwicklung und Verwendung von AV bei. Es wäre gut, wenn in der nun beginnenden kommerziellen Umsetzungsphase sich eine entsprechende *schweizerische Eigendynamik* entfalten und *ationales Know-how aufgebaut* werden könnte. Der schweizerische Industrie- und Wirtschaftsstandort sollte möglichst gefördert und die diesbezügliche Wertschöpfung nicht ins Ausland verlagert werden.

<p>(2) Es wäre hilfreich klarzustellen, in welchem Verhältnis die globale einseitige autonome Übernahme von EU-Verordnungen gemäss VTS einerseits, zur selektiven (sprachlich teilweise abweichenden) Wiederholung von Einzelbestimmungen mit uneinheitlichen Begriffsverwendungen in der AFV andererseits stehen, da dies zu gewissen Interpretationsproblemen führen kann. Solche Abweichungen könnten auch problematisch werden, sobald die bisherige autonome Übernahme durch eine staatsvertraglich verbindliche Vereinbarung im MRA abgelöst wird. Es wäre diesbezüglich auch vorteilhaft, die Kriterien zu deklarieren, nach denen sich entscheidet, ob die AFV direkt auf EU-Recht verweist, ob sie EU-Recht wörtlich wiederholt bzw. sinngemäss paraphrasiert oder inhaltlich abweichend formuliert.</p> <p>(3) Das Zusammenspiel zwischen dem <i>Verordnungstext</i> und dem <i>erläuternden Bericht</i> ist teilweise etwas unbefriedigend, da die Verordnung öfters <i>kasuistischer</i> formuliert ist als der Bericht. Richtigerweise sollte es umgekehrt sein. Die Verordnung sollte relativ abstrakt regeln (z.B. «übriger Fahr- und Fussverkehr») und der Bericht könnte dann präzisieren, dass insb. Radwege, Fusswege und Trottoirs darunterfallen.</p> <p>(4) Allgemein wäre es wünschenswert, dass der Verordnungstext und der Bericht etwas <i>leserfreundlicher</i> und <i>verständlicher</i> formuliert wären, da es manchmal nicht einfach ist, Inhalt und Tragweite des Textes hinreichend zu erfassen, was nicht zuletzt mit der Verwendung uneinheitlicher Begriffe und eher komplizierten Formulierungen zusammenhängt.</p> <p>Nota:</p> <p>Der Gesetzgeber verwendet einheitlich den Begriff des «Fahrzeugführers», «Operators», «Fahrzeughalters» etc. Es ist daher nicht erforderlich, die teilweise ohnehin komplizierten Formulierungen der Verordnung mit zahllosen Genderbegriffen zu belasten, da sie das Verständnis des Inhalts nicht erleichtern, sondern erschweren und eigentlich klar ist, dass es um die Bezeichnung einer <i>Funktion</i> (und nicht eines Geschlechts) geht. Die Verordnung spricht daher richtigerweise z.B. vom «Hersteller». Es genügt, wenn im erläuternden Bericht maskuline und feminine Formen verwendet werden.</p> <p>Falls sowohl «JA» als auch «NEIN» angekreuzt ist, stellt dies ein <i>teilweises</i> Einverständnis dar.</p>
--

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>(1) Mit Recht wird in Konkretisierung des Gesetzes klargestellt, dass es sich bei den Fahrzeugen um <i>Motorfahrzeuge</i> handeln muss.</p> <p>(2) Gegenstand der AFV bildet gemäss Art. 1 die Regelung der Voraussetzungen für die <i>Zulassung</i> und für die <i>Verwendung</i> von AV. Leider findet sich diese Unterteilung in der Struktur der Verordnung nicht wieder, so dass beide Aspekte teilweise ineinanderfließen, was dem Verständnis nicht unbedingt förderlich ist¹. Spontan würde man ein Kapitel zur «<i>Zulassung</i>» und eines zur «<i>Verwendung</i>» automatisierten Fahrzeugen (aFz) erwarten.</p>		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung sollte im Bericht näher erläutert werden, da die verwendeten Begriffe in den Definitionen für den Leser nicht selbsterklärend sind. Z.B: Was ist der Unterschied zwischen einem</p>		

¹ Dazu trägt z.B. auch der Umstand bei, dass es zwar ein Kapitel 5 für führerlose Fahrzeuge (fFz) gibt, aber ausserhalb dieses Kapitels zahlreiche Bestimmungen sich ebenfalls mit diesen Fahrzeugen befassen. So steht z.B. Art. 14 unter den *allgemeinen Bestimmungen*, obschon er ausschliesslich für führerlose Fahrzeuge gilt.

Parkfeld und einer Parkfläche? Weshalb kann ein führerloses Fahrzeug einen Fahrer haben, obschon es sich selbst als führerlos bezeichnet?

Lit. a

Der Gesetzgeber hat den Begriff des *Automatisierungssystems (AS)* in Art. 25a SVG bereits selber definiert, nämlich als die Fähigkeit eines Fahrzeugs «*die Fahraufgaben des Fahrzeugführers zumindest unter bestimmten Bedingungen dauerhaft und umfassend zu übernehmen*». In der Botschaft wurde diese Definition näher erläutert. Mit dem Begriff der «Fahraufgabe» knüpfte der Gesetzgeber an die *Fahrstrecke* an und verlangte, dass jedenfalls innerhalb des ODD (Operational Design Domain) das Fahrzeug in der Lage sein muss, sich selbst zu steuern. Für Fahrzeuge mit lediglich *beschränktem* ODD (was noch lange Zeit der Fall sein wird), ist die Umschreibung der Selbststeuerungsphase als «*dauerhaft und umfassend*» missverständlich, da sie gerade *nicht dauerhaft*, sondern zeitlich begrenzt und damit *vorübergehend* ist. Diese Formulierung erklärt sich dadurch, dass mit dem Wort «*zumindest*» («*du moins*») gleichzeitig angezeigt werden sollte, dass die Definition auch vollautomatisierte/autonome Fahrzeuge erfasst, also neben L3/4 Fahrzeuge auch L5 Fahrzeuge (für Versuche).

In der Verordnung wird der Begriff des AS nun erneut, jedoch *abweichend* definiert. Die neue Definition stellt nicht mehr auf die «Fahraufgabe» gemäss ODD ab, sondern nur noch auf die *Zeitdauer*, während welcher das Fahrzeug sich selber steuern können muss. Damit wird unklar, ob nur AV ohne limitiertes ODD erfasst werden sollen, was kaum die Absicht war. Der Bericht äussert sich nicht dazu und stellt auch das gegenseitige Verhältnis der Definitionen nicht klar. Man kann sich deshalb fragen, ob es lit. a überhaupt braucht, da sie eher Unklarheit schafft und eigentlich gestrichen werden könnte.

Unabhängig davon könnte der Wortlaut verbessert werden. Das AS sollte «*technologieneutral*» umschrieben werden (neben HW & SW kommen möglicherweise noch neue Elemente [z.B. aus der Quantenphysik?] hinzu und ob alle KI=SW darstellt ist, kann durchaus fraglich sein, da prädiktive Statistik in erster Linie eine Methode und nicht eine Programmierung ist). Aus welchen Komponenten das AS sich konstituiert, sollte daher der Technologie überlassen und nicht vom Staat in einer Verordnung vorgegeben werden. Das Einfügen von «*insbesondere*» würde dies allenfalls klären.

Weitere Anpassungen wären etwa folgende:

statt «über» → «während»;

statt «sicher gewährleisten» nur «gewährleisten» (da sonst pleonastisch)

statt «gewisser Zeitraum» → «solange es aktiviert ist».

Lit. b

Bei dieser Definition ist für den Leser nicht ohne weiteres klar, ob damit nur L3 (vgl. Frankreich) oder auch L4 miterfasst sein soll. Ein klärender Hinweis in den Erläuterungen wäre hilfreich.

Lit. d

Diese Definition weicht von der Umschreibung in Art. 25c Abs 1 SVG ab, da «*[nicht] benötigen*» und «*ohne Vorhandensein*» nicht gleichbedeutend sind.

Unklar ist sodann, ob mit «*zumindest*» gesagt sein will, dass auch L5 Fahrzeuge erfasst sein sollen, was dann allerdings dem Erfordernis eines Operators widersprechen würde.

Da auch als Fahrzeugführer gilt, wer das Fahrzeug *manuell* bedient, wäre im Bericht zu klären, ob lit. d nur vom Fahrzeugführer *im Fahrzeug* spricht oder nicht.

Zudem sollte die Definition im Bericht näher erläutert werden. Eigentlich wird nicht das *Fahrzeug*, sondern dessen vorübergehende *Nutzung ohne Fahrer* umschrieben, da ein führerloses Fahrzeug auch *mit Fahrer* benutzt werden kann (manuell). Ein führerloses Fz. ist daher nicht dazu *bestimmt*, sondern bloss *fähig*, sich (vorübergehend) ohne Fahrer zu bewegen. Im deutschen Text bezieht sich sodann das Relativpronomen «*das*» auf das System statt auf das Fahrzeug, obschon *dieses* die Strecke zurücklegt (vgl. den französischen Text). Es sollte hier auch ein Hinweis auf «*dual use*» Fz gemacht werden. Im Ergebnis sind fFz somit *nicht Fahrzeuge ohne Fahrer*, wovon der Leser intuitiv ausgeht, sondern Fahrzeuge, die *vorübergehend ohne Fahrer als Transportmittel benutzt werden können*. Die Definition könnte daher besser lauten: «*führerloses Fahrzeug: mit einem*

Automatisierungssystem ausgestattetes Fahrzeug, das in der Lage ist, bestimmte Fahrstrecken von Anfang bis Ende ohne Mitwirkung eines Fahrzeugführers zurückzulegen»

In der Erläuterung wäre sodann klarzustellen, dass diese fFz ausserhalb des ODD und in Notfällen gegebenenfalls von einem Fahrzeugführer gefahren werden.

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (**Art. 3**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Titel 1. Abschnitt

«**Zulassungsanforderungen an Fahrzeuge...**» wäre für den Leser klarer.

Art. 2 lit. a verlangt vom Automatisierungssystem (AS) während des massgeblichen Zeitraums drei Dinge:

- die *Fahrzeugbedienung*
- die *Strassenüberwachung* und
- die *Verkehrsüberwachung*

Struktur und Begriffe von Art. 3 korrelieren nur teilweise mit Art. 2 lit. a, was auf die Schwierigkeiten hinweist, welche die vom Gesetz abweichende Definition in dieser Verordnung mit sich bringt.

Im Weiteren wären folgende Aspekte zu erwähnen.

(1) Art. 3 I c & e befassen sich *nicht* mit der Bedienung des Fahrzeugs durch das AS, sondern offenbar mit der Fahrzeugbedienung durch den *Lenker*. Sie sollten daher eher am Schluss angefügt werden, um in der Liste nicht zwei unterschiedliche Aspekte miteinander zu vermischen. Sodann sollte klargestellt werden, dass der *Lenker* das AS einfach bedienen können muss. Was «einfach» bedeutet, sollte im Bericht noch etwas konkreter umschrieben werden.

(2) Art. 3 I b ist zirkulär, weil das AS selber auch Teil der Fahrzeugsysteme ist. Die Aussage, dass das Automatisierungssystem, sich selbst soll «betätigen können», ist daher für den Leser missverständlich. Die Begriffe «AS» und sonstige «Fahrzeugsysteme» sollten im Bericht abgegrenzt und erklärt werden, damit man die Bestimmung besser versteht.

(3) Der «gewisse Zeitraum» in Art. 2 lit. a wird in Art. 3 II a mit «dauernd» gleichgesetzt, was inhaltlich nicht zutrifft und den Leser verwirrt.

(4) Art. 3 II spricht im Ingress von der «gesamten Betriebsdauer». Derselbe Begriff wird auch andernorts (z.B. Bericht S.7) erwähnt, bezieht sich aber dort (offenbar) auf die gesamte *Lebensdauer* des AS, während hier wohl die *Aktivierungsdauer* des AS gemeint ist. Eine eindeutiger Formulierung wäre besser. Z.B. «*Während es aktiv ist, muss es...*»

(5) Art. 3 III wurde aus Anhang II Ziff. 1.1.2. DV 2022/1426 übernommen und mit ihm auch lit. d, der voraussetzt, dass das AS zuverlässig zwischen Menschen und Tieren unterscheiden kann, wovon zurzeit nicht ausgegangen werden kann. Falls man diese Bestimmung ernst nimmt, dürften solche Fahrzeuge nicht zugelassen werden, da sie Gefahr laufen, ein Kleinkind als Tier zu interpretieren und damit menschliches Leben zu missachten. Im Weiteren entspricht lit. d (entgegen dem Verweis auf Art. 3 Abs. 2 lit. b) *keiner im SVG formulierten Verkehrsregel*, wonach das menschliche Leben höchsten Schutz genießt. Ziff. 3 DV verweist zudem ausdrücklich darauf, dass die *nationalen Verkehrsregeln* massgeblich sind.

(6) Art. 3 III c. statt «umgebenden», eher «gegebenen» oder «konkreten»

(7) AV wird uneinheitlich im Singular und Plural verwendet.

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (**Art. 4**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Art. 4 Absatz 2 lit. a – c

Diese Bestimmung ist für den Leser insofern unklar, als sie in lit. a für das ODD offenbar auf die in den UNECE *antizipierten Verkehrsszenarien* abstellt und diesbezüglich auf sämtliche von der CH anerkannten UNECE-Reglemente verweist, von denen sich allerdings der Grossteil *nicht* mit ODD-Verkehrsszenarien befasst. Der pauschale Hinweis in 4 II a auf rund 170 UNECE Reglemente gemäss Anhang 2 Ziff. 12 VTS überfordert den Leser. Es sollte daher im Bericht auf die *wichtigsten Reglemente* Bezug genommen werden, welche die erwähnten Verkehrsszenarien definieren und geklärt werden, wie die abstrakten Verkehrsszenarien und die realen Verkehrssituationen im Strassenverkehr sich zueinander verhalten. In diesem Zusammenhang sollte auch der Aspekt der *Zulassung* deutlich von jenem der *Haftung* getrennt werden, da für letztere die effektive konkrete Verkehrssituation und nicht die (hypothetischen) Verkehrsszenarien der Zulassung massgebend sind.

Sodann sollte der Bericht die grundsätzliche Frage klären, wie sich die *allgemeine Übernahme* der DV (EU) 2022/1426 gemäss VTS-Anhang 2 Ziff. 112 zu den *diversen selektiven Hinweisen* (z.B. lit. b) im vorliegenden Entwurf enthält. (Vgl. dazu bereits oben unter den allgemeinen Vorbemerkungen).

Näherer Ausführungen im Bericht bedarf auch lit. c, da diese Bestimmung im Moment noch keinen normativen Gehalt aufweist, sondern auf noch nicht vorhandene Bestimmungen verweist. Zumindest der Verweis auf die Fundstelle eines Entwurfs wäre hilfreich.

Art. 4 Absatz 3

Zusätzlich zu den «*Verkehrsszenarien*» (Absatz 2) bzw. den «*beherrschten Verkehrssituationen*» (Bericht s. 17) spricht dieser Absatz von «*vorgesehenen realen Einsatzbedingungen*» zur Abgleichung mit der «*Umgebung*». Hinzukommt bei der effektiven Fahrt mit einem automatisierten Fahrzeug die *tatsächliche Verkehrssituation*, die namentlich bei Unfällen von zentraler Bedeutung ist. Damit der Leser mit diesen ähnlichen, aber doch unterschiedlichen Begriffen zurechtkommt, sollten sie im Bericht besser voneinander abgegrenzt bzw. harmonisiert werden.

Art. 4 Absatz 4

Diese Bestimmung verunsichert den unvoreingenommenen Leser insofern, als sie eine *abschliessende* Aufzählung von Anforderungen stellt, die eigentlich durch die umfangreichen Bestimmungen gemäss Absatz 1 und 2 bereits abgedeckt sein sollten. Es wäre deshalb hilfreich, im Bericht zu erläutern, weshalb es diesen Absatz noch braucht und wieso das Fahrzeug im bauartbedingten Einsatzbereich z.B. nicht auch die übrigen Verkehrsteilnehmer erkennen können muss.

Sodann sind gemäss lit. a wohl weniger die meteorologischen *Rahmenbedingungen* (allgemeine Wetterlage), sondern die *konkreten Wetterbedingungen* gemeint. Letztlich dürfte es darum gehen, dass das Fahrzeug feststellen kann, ob es sich *innerhalb* oder *ausserhalb* des bauartbedingten Einsatzbereichs bewegt, für den es konzipiert worden ist. Das könnte etwa wie folgt formuliert werden: «*Das AS muss gewährleisten, dass es nur Fahraufgaben innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs übernimmt*» (vgl. Art. 25a E-SVG). Anhand welcher Parameter dies geschieht und wie bzw. woher das Fahrzeug die erforderlichen Informationen beschafft (bordeigene Sensoren, Verbindung zur Infrastruktur oder zu anderen Quellen), sollte der Technologie des Herstellers überlassen werden, die sich weiterentwickeln wird. Im Bericht kann allenfalls auf die in lit. a bis e erwähnten Kriterien hingewiesen werden.

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Titel ist zu <i>allgemein</i>, da es nur um den <i>zeitlichen</i> Anwendungsbereich für internationale Regelungen geht.</p> <p>Art. 5 Absatz 1 Dieser Absatz ist <i>deklaratorischer</i> Natur, da sich aus Art. 3a VTS bereits dasselbe ergibt. Üblicherweise werden Bestimmungen ohne eigenen normativen Gehalt vermieden. Es sollte daher im Bericht näher erläutert werden, was die juristische Tragweite dieser Bestimmung ist, falls sie beibehalten wird.</p> <p>Art. 5 Absatz 2 Entgegen dem Titel des 2. Kapitels ist dies <i>keine allgemeine</i> Bestimmung, sondern eine <i>Sonderbestimmung</i> für <i>führerlose Fahrzeuge</i>. Sie steht daher systematisch nicht am richtigen Ort.</p> <p>Inhaltlich erscheint der Zeitpunkt der Inverkehrsetzung sachgerecht.</p>		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich ist die sofortige Anwendung neuer sicherheitsrelevanter Vorschriften auf früher zugelassene aFz im Interesse der Verkehrssicherheit sinnvoll und legitim. Es sollte allerdings präzisiert und erläutert werden, was die <i>konkreten Konsequenzen</i> für den Fz-Halter sind. Der Bericht spricht vage von «unter Beobachtung stellen» des Fz, was wenig aussagt. Falls der Halter sein Fz nicht mehr benutzen darf und sich schlimmstenfalls ein neues Fz kaufen muss, weil eine Nachrüstung nicht möglich ist, wäre dies mit der Eigentumsgarantie schwer zu vereinbaren. Normale Fz kann man grundsätzlich bis ans Ende ihrer Lebensdauer benutzen.</p> <p>Die entsprechende Verfügung bräuchte zudem eine ausreichende Rechtsgrundlage, welche im Bericht zu spezifizieren wäre.</p> <p>6 I b Statt «bestehende nachgewiesene Gefährdungen» besser: «<i>konkret</i> nachgewiesene Gefährdung», da nicht bestehende Gefährdungen zum vornherein nicht abgewendet zu werden brauchen, «bestehend» also pleonastisch ist.</p> <p>6 II a Dieser Punkt könnte systematisch eher als lit. c angeführt werden, da er weniger wichtig erscheint als lit. a und b.</p> <p>6 II b Weshalb bei einem lediglich <i>kleinen Personenschaden</i> eine Gefährdung erwiesen ist, nicht aber bei einem <i>grossen Sachschaden</i>, leuchtet nicht ohne weiteres ein. Die Schwere des Mangels hängt</p>		

<p>nicht vom Vorliegen eines Personenschadens ab. Wenn z.B. das AS statt zu bremsen, massiv beschleunigt, liegt selbst <i>ohne</i> Schaden eine Gefährdung vor.</p> <p>Der Bericht enthält keine Begründung für lit. b.</p> <p>6 II c:</p> <p>Statt «vergleichbar», besser und eindeutiger: «mehrere <i>ähnliche</i> sicherheitsrelevante», es sei denn, dass auch verschiedenartige Vorfälle gemeint sind; dann müsste aber das Kriterium für die Vergleichbarkeit klargestellt werden.</p>

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38) (Art. 7)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 7</p> <p>Absatz 1 wäre zu streichen, da er wörtlich Art. 25e Absatz 2 nSVG wiederholt, also nichts konkretisiert.</p> <p>Absatz 3 Ingress</p> <p>Da eine bloße Datenspeicherung per se kein Profiling darstellt, ist nicht klar, welches Problem das Profilingverbot als «technische Vorgabe» an die Hersteller (?) lösen will. Ein Profiling könnte sich erst aus einer Weiterbearbeitung von gespeicherten Personendaten ergeben und dies ist mangels formellgesetzlicher Grundlage bereits gemäss Art. 34 II b DSGVO <i>unzulässig</i>. Der Bericht führt selber zu Art. 18 aus, dass es sich bei den Daten des Fahrmodusspeichers um Sachdaten handelt und keine Personendaten betroffen sind und damit auch kein Profiling zur Debatte steht.</p> <p>Der Text sollte lauten: «<i>Der Fahrmodusspeicher muss folgende Ereignisse aufzeichnen...</i>»</p> <p>Im Übrigen ist die Bestimmung sehr detailliert formuliert und damit anfällig für Missverständnisse:</p> <p>III a: weshalb muss ein Speicher alle Ereignisse von Art. 23, 27 und 38 aufzeichnen?</p> <p>III b: weshalb muss er nur den <i>Beginn</i> und das <i>Ende</i> eines Notmanövers aufzeichnen?</p> <p>lit. e und f könnten ohne weiteres zusammengefasst werden.</p> <p>lit. h & j sind vom zeitlichen Ablauf her schwer verständlich, da nach Wortlaut offenbar etwas rückwirkend gespeichert werden sollte.</p> <p>Absatz 4</p> <p>Um Probleme mit Sommer- und Winterzeitumstellungen zu vermeiden, sollten die Ereignisse jeweils mit UTC (Beispiel ISO 8601) abgespeichert werden.</p> <p>Absatz 5</p> <p>Was ist der Unterschied zwischen einem «Ereignis» und einem «Vorkommnis»? Falls keiner besteht, sollten nicht unterschiedliche Begriffe verwendet werden. Die Mischung von EU- Terminologie und eigener Terminologie erschwert dem Leser das Verständnis.</p> <p>Die Struktur des Artikels ist nicht gerade leserfreundlich. Statt in Absatz 8 eine Kollisionsregel «Vorrang von 7 vor 3 und 4» zu formulieren, wäre es einfacher, Absatz 7 voranzustellen und Absätze 3 und 4 als subsidiär anwendbar zu erklären, dann würde der komplizierte Absatz 8 entfallen und der ganze Artikel etwas lesbarer.</p> <p>Der Bericht führt aus, dass die Bestimmungen auf den UNECE und EU-Regeln beruhen, nennt diese aber nicht, so dass der Leser nicht nachvollziehen kann, welche Bestimmung der Verordnung von welcher internationalen Regelung stammt und welche Bestimmung von Art. 25 f nSVG damit konkretisiert wird. Hilfreich wäre auch ein Hinweis darauf, dass der Bundesrat zurzeit von der Befreiung für Art. 25d Fahrzeuge absieht.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (**Art. 8**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absatz 1

Worauf sich «ihnen» bezieht, ist für den Leser auf Anhieb nicht klar. Besser wäre, wie folgt zu formulieren: «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem müssen während der gesamten vom Hersteller unterstützten Betriebsdauer...»

Sodann wäre die Formulierung «Betriebs- und Datensicherheit» besser, da der Betrieb als der wichtigere Aspekt zuerst genannt werden sollte.

In 8 I c sollte es heissen: «Anhang III Teil 2 Ziff. 5»

Absatz 2

Die Bestimmung knüpft an die Ungültigkeit des Zertifikats ein Benutzungsverbot von fFz, sagt aber nicht, wer unter welchen Voraussetzungen diese Ungültigkeit feststellt. Ob ein Benutzungsverbot zudem verhältnismässig ist, hängt von der Schwere der Mängel ab. Die Verordnung und der Bericht äussern sich nicht dazu.

Auch hier sollte stehen: «Betriebs- und Datensicherheit»

Der Bericht führt aus, dass Zertifizierungsprüfungen periodisch wiederholt und im Falle einer Pflichtverletzung die Zertifikate entzogen werden, lässt aber offen, wie dies zu geschehen hat und auf welcher Rechtsgrundlage.

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (**Art. 9**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absatz 1

Der Begriff des «Dritten» ist unklar und wohl zu eng gewählt. Es sollte eher heissen: «Wer einem andern...», da z.B. auch der Vater, welcher seinem Sohn das Auto überlässt, erfasst sein sollte, obschon sein Sohn kaum ein «Dritter» ist.

Absatz 2

Dieser Absatz geht offenbar davon aus, dass dem Operator und dem manuellen Fahrzeugbediener das Fz nicht nach Absatz 1 «überlassen» wird, da sonst die Bestimmung gegenstandslos wäre. Da nach dem Wortlaut nur der Halter verpflichtet ist, wäre der Mieter eines fFz nicht verpflichtet.

Die beiden Absätze erscheinen ungenügend koordiniert und sollten klarer gefasst werden.

Die allgemeine Pflicht des Operators bzw. des manuellen Bedieners, die Bedienungsanleitungen zu kennen, müsste eigentlich ausreichen.

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (**Art. 10**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absatz 1

Die Formulierung am «Betrieb beteiligte Personen» ist wohl zu weit gefasst, da auch Passagiere Teil des Transportbetriebs sind.

Im Weiteren ist die Aufteilung eines zusammenhängen Sachverhalts in zwei Bestimmungen, nämlich Art. 9 («Abgabe») und Art. 10 («Beachtung»), für den Leser etwas kompliziert. Letztlich geht es um Folgendes: Wer an Betrieb bzw. Fahrbedienung eines automatisierten Fz. beteiligt ist, muss die Gebrauchsanleitung kennen und einhalten. Das könnte recht einfach in einer einzigen Bestimmung zusammengefasst werden. Vgl. Bericht.

Da es sich um eine allgemeine Bestimmung handelt, sollte der *Adressatenkreis* im Text konkretisiert werden, wobei die Aufzählung nicht eine abschliessende zu sein braucht. Zumindest die Hauptadressaten sollten aus dem Text selber oder durch Verweisung auf weitere Bestimmungen in den nachfolgenden Kapiteln identifizierbar sein. Im Bericht sollte alsdann anhand der Lieferkette «Hersteller, Importeur, Verkäufer...» etc. dargelegt werden, was der Ordnungsgeber selber als erforderlich erachtet bzw. was er der privatrechtlichen Regelung der beteiligten Geschäftspartner überlassen will.

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (**Art. 11**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Bestimmung enthält im Ergebnis ein grundsätzliches Verbot von schweizerischen Einzelgenehmigungen im Bereich des automatisierten Fahrens und nimmt damit eine Beeinträchtigung des Industrie- und Wirtschaftsstandort Schweiz in Kauf, da dadurch der Aufbau von zukunftssträchtigen Know-how im Inland behindert und die entsprechende Wertschöpfung im Ausland gefördert wird. Das ist unschön, da die EU-Typengenehmigung für automatisierte Fz vorderhand auf relativ wenige Fahrzeugtypen beschränkt ist, und für die Schweiz spezifisch interessante Sonderfahrzeuge nicht erfasst.

Schweizerische Einzelzulassungen müssen möglich sein (z.B. für Kleinserien), damit z.B. die Telemekontrolle einer Mehrzahl von Fz. umgesetzt werden kann. Die EU-Verordnung 2018/858 lässt ihrerseits (selbst bei M, N) europäische und nationale Einzelgenehmigungen zu.

Die *Kann*-Bestimmung in Art. 45 Absatz 1 AFV für nicht näher definierte «besondere Einzelfälle» vermag das Verbot schweizerischer Einzelgenehmigungen nicht zu kompensieren bzw. legitimieren, da der rechtliche Anspruch auf Befreiung von der Typengenehmigung (Art. 4 TGV) durch einen behördlichen Ermessenentscheid ersetzt wird, der u.a. von der Erfüllung undefinierter «alternativer Anforderungen» abhängt. Damit schafft diese Bestimmung keine ausreichend rechtssichere Grundlage für unternehmerische Projektentscheide von Schweizer Unternehmen.

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Lit. a

Soweit ersichtlich verwendet die Vo 2018/858 den Begriff des «führerlosen Fahrzeugs» nicht. Es wäre daher im Bericht zu erläutern, worauf sich diese Verweisung konkret bezieht. Dies auch wegen des limitierten Geltungsbereichs der Verordnung betreffend Fahrzeugtypen. Gleiches gilt für den Begriff «Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung». Zu wenige spezifizierte Verweisungen helfen dem Leser nicht, die Tragweite einer Bestimmung zu verstehen.

Lit. b

Hier sollte transparenterweise im Bericht erläutert werden, ob bzw. inwieweit dies der Schweiz noch ermöglicht, eigene Typengenehmigungen bzw. Einzelgenehmigungen vorzunehmen.

Siehe auch Bemerkungen zu Art. 11.

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absätze 1 & 2

Hier wäre im Bericht zu erläutern, inwieweit es diese Absätze zusätzlich zu Art. 26 ff. TGV und der autonomen Übernahme der DV 2022/1426 noch braucht.

Im Bericht ist die Verweisung auf Anhang III, 2.3. nicht klar, da es mehrere solche Ziffern gibt, und der durchschnittliche Leser kaum herauszufinden wird, welche gemeint ist. Es dürfte sich um jene von Teil 5 handeln.

Absatz 3

Weshalb ist nur die Verkehrs- und Betriebssicherheit der *führerlosen* Fahrzeuge von Interesse und nicht von allen Fz mit AS?

Müssen die Daten fahrzeugbezogen sein oder sind auch personenbezogene Informationen gemeint?

Absatz 4a

Die Formulierung, dass «*kann ...verlangen*», nützt nicht so viel, ohne eine (zeitlich limitierte) Aufbewahrungspflicht vorzusehen.

Absatz 4b

Der Zugang zu Trainingsdaten und Algorithmen wird in dieser allgemeinen Form gegenüber ausländischen Herstellern kaum durchsetzbar sein; insbesondere, weil kein Bezug zur Konformitätsbewertung vorgesehen ist. Ausserdem werden die Trainingsdaten typischerweise laufend angepasst und verbessert.

Ein Einblick in die Algorithmen dürfte zudem dem Immaterialgüterrecht der Hersteller zuwiderlaufen und die formellgesetzliche Grundlage für einen staatlichen Eingriff müsste im Bericht erläutert werden. Die Bestimmung lässt auch offen, was das ASTRA mit diesen Daten tun wird (Zweckbestimmung?) und wie es sich mit der Verhältnismässigkeit des Eingriffs verhält.

Tendenziell dürfte diese Bestimmung die Schweiz für Fahrzeughersteller als wenig attraktiv erscheinen lassen.

	<p>Absatz 5</p> <p>Auf wessen Kosten erfolgt der Beizug Dritter? Dies wäre im Bericht zu klären und die Rechtsgrundlage anzugeben.</p>
--	---

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung befasst sich ausschliesslich mit <i>fürherlosen</i> Fahrzeugen und steht insofern systematisch nicht im zutreffenden Kapitel.</p> <p>Absatz 1</p> <p>In Abweichung vom EU-Recht überträgt diese Bestimmung die Meldepflichten des <i>Herstellers</i> nach DV 2022/1426 – der Bericht spricht versehentlich von (EU) 2022/2144) – auf den <i>Halter</i> eines führerlosen Fahrzeugs. Dabei wird der Wortlaut des EU-Rechts teilweise übernommen und teilweise abgeändert (z.B. «führerloses» statt «vollautomatisiertes» Fahrzeug), was spätestens im Fall einer staatsvertraglichen MRA-Aktualisierung die Frage nach der EU-Konformität aufwerfen könnte.</p> <p>Als Rechtsgrundlage für diese <i>neue gesetzliche Pflicht des Halters</i> wird auf Art. 12 Abs. 4 SVG verwiesen, auf dessen Grundlage die nachträgliche Überprüfung von Typengenehmigungen in der TGV geregelt worden ist. Diese sieht Überprüfungen von Typengenehmigungen auf Kosten des <i>Inhabers</i> der Typengenehmigung vor (Art. 26 TGV). Da der Inhaber mit dem Verkauf von Fz. gewinnorientierten Umsatz erzielt, ist eine solcher Kostentragung gerechtfertigt. Der <i>Halter</i> ist dagegen in einer anderen Situation und wird in Art. 12 Abs. 4 SVG <i>nicht</i> angesprochen. Es fehlt daher an einer genügenden gesetzlichen Grundlage für die Einführung einer Meldepflicht des Halters für kritische sicherheitsrelevante Vorfälle, was der Bericht indirekt auch anerkennt.</p> <p>Absatz 2</p> <p>Diese Bestimmung führt eine Meldepflicht der Polizei ein für <i>alle Unfälle</i> mit fFz, lässt aber offen, woher die Polizei diese Informationen erhält bzw. wie sie diese beschafft. Unklar bleibt auch das Verhältnis zu Art. 51 SVG/Art. 34 VTS.</p> <p>Absatz 3</p> <p>Diese Bestimmung verlangt vom Haftpflichtversicherer, dass er dem ASTRA «<i>alle Daten im Zusammenhang mit Unfällen mit führerlosen Fahrzeugen</i>» übermittelt. Diese Pflicht geht unverhältnismässig weit. Zweckkonform sind nur sicherheitsrelevante Daten mit Blick auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit von fFz, und nicht alle Daten, die sich aus der haftpflichtrechtlichen Abwicklung eines Schadensfalles ergeben.</p> <p>Absatz 4</p> <p>Die heutigen Prüfstellen sehen sich mit der Überprüfung von Fahrassistenzsystemen konfrontiert und sind dazu weder ausreichend ausgestattet, noch verfügen sie über die erforderlichen Kompetenzen. Dieses Problem wird zur Zeit von einem ASTRA Forschungsprojekt MFZ_20_08A_01 «<i>Neue Ansätze zur zeitgemässen periodischen Kontrolle von Motorfahrzeugen</i>» bearbeitet.</p> <p>Für die Überprüfung von deutlich komplexeren Systemen, wie automatisierten Fahrzeugen, sind die Prüfstellen heute noch weniger vorbereitet bzw. mit den erforderlichen Kompetenzen ausgestattet. Für eine periodische oder ausserordentliche Überprüfungen müssten die Prüfstellen daher entsprechende Infrastrukturen und Kompetenzen aufbauen oder auf eine vom Astra definierte Prüfeinrichtung zurückgreifen können.</p> <p>Absatz 5</p> <p>Diese Bestimmung kann höchstens <i>analog</i> anwendbar erklärt werden, weil das EU-Recht eine <i>Herstellerpflicht</i> und nicht eine <i>Halterpflicht</i> statuiert.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (**Art. 15**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Titel

Es sollte heissen «ausserordentliche Prüfungen»

Absatz 1

In Satz 1 bezieht sich das Relativpronomen «die» auf das fFz statt auf den sicherheitsrelevanten Vorfall.

Ein bloss *allgemeiner Zusammenhang* mit dem Automatisierungssystem ist nicht ausreichend für die Anordnung einer Nachprüfung. Erforderlich ist eine *Fehlfunktion* des Systems, welche zu einer sicherheitskritischen Verkehrssituation *geführt* hat.

Sodann ist die Umschreibung des *Prüfumfanges* «nach den Umständen» als Rechtsgrundlage zu unbestimmt und dürfte zu einer rechtsungleichen Praxis der verschiedenen Zulassungsbehörden führen. Massgeblich sollte sein, dass die Nachprüfung auf die Behebung der Fehlfunktion des Automatisierungssystems ausgerichtet und beschränkt ist.

In zeitlicher Hinsicht spricht der Bericht von «unverzüglich», von «10 Arbeitstagen» von «angemessen erstreckter» Frist, ohne dass für den Leser klar wird, wo die Rechtsgrundlage für diese Fristen ist, wer an sie gebunden ist und wer sie erstrecken kann.

Absatz 2

Für den Leser wird nicht klar, ob dieser Absatz nur für fFz (wie Absatz 1) oder auch für andere automatisierte Fz. gilt.

Zudem sollte es – verständlicher formuliert – im Bericht heissen «...soll der *rechtskonforme Zustand des Fahrzeugs* amtlich kontrolliert werden...»

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (**Art. 16**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die rechtliche Tragweite dieser Bestimmung ist nicht klar. Der Bericht lässt offen, ob damit von den (für die Schweiz verbindlichen) völkerrechtlichen Verträgen abgewichen werden soll; ob diese aus schweizerischer Sicht einseitig interpretiert oder mit der AFV die Schweiz eine abweichende eigenständige nationale Regel einführen will. Es ist auch unklar, *wer* durch Art. 16 *wozu* und gegenüber *wem* berechtigt oder verpflichtet wird.

Sodann sollte es in lit. b heissen: «der Hersteller trotz *sicherheitskritischen* oder *wiederholten*...»

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Dieser Bestimmung fehlt es an einer klar deklarierten Zielsetzung sowie einer kohärenten Begründung, wobei die beiden Absätze sich wertungsmässig widersprechen.</p> <p>Absatz 1 Dieser Absatz will – die 2019 mit Art. 34a VTS eingeführte Möglichkeit, zur Entlastung kantonaler Zulassungsbehörden <i>Nachprüfungen</i> von Motorfahrzeugen an private Betriebe auszulagern – für <i>fFz aufheben</i>. Der Grund dafür ist unklar. Im Bericht wird angedeutet, dass in einer «ersten Phase», – was heisst dies für <i>Nachprüfungen</i>? – «die Erfahrungen bei den Kantonen» (bzw. beim Bund) «bleiben» (welche Erfahrungen mit fFz wurden bereits erworben?) sollen. Was damit gemeint ist, ist nicht klar. Es fehlt an einer Begründung, weshalb die <i>fFz anders als die übrigen Fahrzeuge mit AS</i> zu behandeln sind und weshalb das Delegationsverbot gemäss dem Verhältnismässigkeitsprinzip nicht auf die Nachprüfung des AS beschränkt wird.</p> <p>Ausserdem riskiert das Delegationsverbot, allfällige private Initiativen zur Entwicklung schweizerischen Fachwissens in diesem Bereich zu unterlaufen.</p> <p>Vgl. auch oben Bemerkung zu Art. 14 Absatz 4.</p> <p>Absatz 2 Dieser Absatz steht in einem gewissen Widerspruch zum Delegationsverbot im ersten Absatz. Implizit anerkennt er nämlich, dass die staatlichen Behörden nicht über das Fachwissen für Nachprüfungen von AS verfügen dürften und deshalb auf (private) anerkannte Prüfstellen angewiesen sein werden, welche wohl vorwiegend im Ausland liegen dürften. Gleichzeitig soll das ASTRA die Kompetenz erhalten, auch <i>Nachweise nicht anerkannter Stellen anzuerkennen</i>, wobei der Bericht offenlässt, nach welchen Kriterien dieser behördliche Ermessensentscheid erfolgen soll.</p>		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Mit der <i>Unfallaufklärung und Beurteilung von Strassenverkehrsdelikten</i> umschreibt Art. 25g Abs. 3 nSVG den <i>Zweck</i> der Datenbearbeitung bereits klar. Diese Bestimmung enthält keine spezifische Delegation an den Bundesrat zur weiteren Konkretisierung. Das Gesetz bestimmt zudem explizit, dass nur Polizei-, Justiz- und Administrativbehörden die Daten erheben und bearbeiten dürfen.</p> <p>Art. 18 AFV paraphrasiert bloss diese Gesetzesbestimmung, leistet aber mit dem Zusatz «nicht amtliche Sachverständige» möglichen Missverständnissen Vorschub, da damit <i>e contrario</i> «amtliche Sachverständige» ausgeschlossen wären. Entgegen den Angaben im Bericht erfolgt für die Akteure auch keine materielle Begrenzung, die nicht bereits im Gesetz vorgegeben wäre, ansonsten die Verordnung als gesetzeswidrig zu betrachten wäre.</p> <p>Der Artikel scheint daher entbehrlich und könnte gestrichen werden.</p>		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (**Art. 19**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Zum leichteren Verständnis der Bestimmung wäre es hilfreich, im Bericht vorab zu erläutern, welcher Absatz für welche Fz. gilt und die diesbezüglich getroffenen Differenzierungen kurz zu begründen. Erklärungsbedürftig ist ebenfalls die etwas komplizierte Struktur der Bestimmung.

Absatz 1 lit. a

Gemäss Bericht stützt sich Art. 19 AFV auf Art. 25g Abs. 4 & 5 nSVG, wonach Zulassungsbehörden bei der Nachprüfung der *Funktionsfähigkeit des AS* von Fahrzeugen die *Fahrmodusspeicherdaten* (Sachdaten) bearbeiten dürfen. Absatz 1 lit. a befasst sich indes in erster Linie mit der Bearbeitung von *Personendaten* zur *Identifikation* diverser Akteure (Operatoren, Halter etc.), die sich *nicht* auf Art. 25g Abs. 4 & 5nSVG stützen kann. Im Bericht sollte daher die gesetzliche Grundlage für die Bearbeitung von Personendaten angegeben und zugleich erläutert werden, inwieweit es lit. a braucht, da schon bisher im Vollzug für Fahrzeuge eine Identifikation der massgeblichen Personen erforderlich war und das DSG anwendbar ist.

Im Übrigen könnte die Bestimmung wie folgt einfacher formuliert werden: „Soweit es für ihre Vollzugsaufgaben erforderlich ist, dürfen das ASTRA, das BAKOM, das BAV, das BAZG, die Armee sowie Behörden der Kantone und der Gemeinden Informationen zur Identifikation von Operatorinnen und Operatoren, Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern, Gesuchstellerinnen und Gesuchstellern, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, Genehmigungsinhaberinnen und Genehmigungsinhabern, Kontrollschild- und Fahrgestellnummern sowie Daten aus dem Fahrmodusspeicher (Art. 25g Abs. 4 SVG) bearbeiten“

Absatz 1 lit. b .

Dieser Absatz könnte wie folgt etwas klarer formuliert werden: „Inländische Behörden dürfen untereinander Sachdaten nach freiem Ermessen austauschen, nicht besonders schützenswerte Personendaten nur soweit die konkrete Aufgabe dies erfordert oder für den einheitlichen Vollzug angezeigt ist.“

Absatz 1 lit. c

Diese Bestimmung spricht allgemein von den «anerkannten Typengenehmigungsvorschriften». Hier sollte der Klarheit halber angefügt werden, dass es um die «von der Schweiz anerkannten Typengenehmigungsvorschriften» geht.

Der anschliessende Halbsatz erscheint insofern heikel, als die Verordnung den Bearbeitungszweck von Daten gemäss EU und UNECE Recht offenbar einseitig selber bestimmen möchte, was grundsätzlich nicht möglich ist, sondern mit dem Zweck der Datenlieferung abgestimmt sein müsste. Der Bericht äussert sich nicht dazu.

Absatz 1 lit. d

Im Bericht sollte klargestellt werden, dass Sachdaten und anonymisierte Einzeldaten von lit. a bis c nicht unter lit. d fallen. Sodann könnte dieser Absatz wie folgt einfacher formuliert werden:

«Personendaten nach den Buchstaben a bis c werden auf Anfrage durch Onlinezugriff auf eine gesicherte Plattform oder durch verschlüsselte E-Mails übermittelt».

Absatz 2

Dieser Absatz betrifft dieselben Behörden und Daten wie Abs. 1 lit. a. Ersterer befasst sich mit der *Bearbeitung* der Daten, letzterer mit dem *Austausch* der Daten, wobei die umgekehrte Reihenfolge logischer wäre. Es wäre sinnvoll, beide Bestimmungen zu vereinigen, da Absatz 1 lit. b-c ebenfalls den Datenaustausch regeln. Vorab müsste aber das Verhältnis der beiden Bestimmungen geklärt werden. Der Bericht äussert sich nicht dazu.

Absatz 3

Diese Bestimmung enthält keinen Bezug zu Fahrzeugen, so dass die Tragweite für den Leser unklar ist. Zudem dürfte im Ingress der zweite Satz inhaltlich durch Absatz 1 lit. a bereits erfasst

sein. Ausserdem erscheint der Begriff «Bewertung» als wenig trefflich, da es wohl einfach um die *Beurteilung* eines Sachverhaltes geht.

Absatz 4

Der erste Satz ist deklaratorisch und insofern entbehrlich, als Art. 13 Abs. 4 die Datenerhebung bereits regelt. Gleiches gilt für den indirekten Verweis auf das EU-Recht und die UNECE Reglemente im zweiten Satz. Der Bearbeitungszweck könnte direkt in Art. 13 Abs. 4 eingefügt werden, so dass der ganze Absatz 4 gestrichen werden könnte.

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (**Art. 20**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Bestimmungen könnte wie folgt klarer formuliert werden.

«Bei Verschrottung des Fahrzeugs dürfen die Daten im Fahrmodusspeicher ohne Einwilligung der betroffenen Person vernichtet werden, sofern ausgeschlossen werden kann, dass diese Daten noch zur Aufklärung von Unfällen oder zur Beurteilung von Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht benötigt werden.»

Im Übrigen ist die Bestimmung entbehrlich. Falls ein Fahrzeug nicht ausnahmsweise im Rahmen eines rechtlichen Verfahrens amtlich beschlagnahmt oder mit behördlichen Auflagen belegt worden ist, ergibt sich bereits aus der verfassungsrechtlichen Eigentumsgarantie, dass ein *Eigentümer sein Fahrzeug (inkl. Personendaten) ohne staatliche Vorgabe vernichten darf*. Das geschieht schon heute in grossem Umfang und ohne besondere Gesetzesbestimmung bei Smartphones, PC, Tablets etc.

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (**Art. 21**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Beim Überlassen von aFz an Dritte statuiert Art. 9 bereits eine *allgemeine Aufklärungspflicht* bezüglich des AS und Fahrmodusspeichers und gilt damit auch für *gewerbliche* Akteure. Eine Wiederholung dieser Aufklärungspflicht in Art. 21 für L3 Fz ist daher nicht nötig.

Im Übrigen ist Art. 21 teilweise deklaratorisch bzw. inhaltlich problematisch:

a) Der Importeur unterliegt bereits nach PrHG einer Instruktionspflicht für die Produktsicherheit mit entsprechender Haftungsfolge. Dieses Gesetz geht dem PrSG vor. Die AFV ist nicht kompetent, um in diese gesetzliche Regelung einzugreifen.

b) Die Pflicht zur *handschriftlichen Bestätigung* der erfolgten Aufklärung ist nicht zielführend, da die Aufklärungsbestätigung einfach als Klausel in die AGB integriert werden wird, welche vom Übernehmer erfahrungsgemäss kaum je gelesen werden. Eine schriftliche Aufklärungsbestätigung stellt zudem nicht sicher, dass die Aufklärung *tatsächlich* erfolgt ist und noch weniger, dass der Fahrer «*genügendes Bewusstsein für die Funktionsweise*» des Fahrzeugs hat, wie der Bericht annimmt.

<p>Zudem wird es auch Käufer etc. geben, die bereits aufgeklärt sind und folglich für sie weder eine Aufklärung noch deren schriftliche Bestätigung sinnvoll sind.</p> <p>c) Es wäre ein heikler Schritt, diese faktischen Umsetzungsdefizite mit <i>strafrechtlichen</i> Sanktionen kompensieren zu wollen. Ausserdem ist der Straftatbestand <i>weiter</i> gefasst als die Aufklärungspflicht selbst. Sodann könnte offenbar auch ohne Unfall oder sicherheitsrelevanten Vorfall, also als abstraktes Gefährdungsdelikt, gebüsst werden. Demnach könnte die Polizei bei Garagisten und Leasinggesellschaften auf zehn Jahre zurück für alle Verkäufe und Leasinggeschäfte kontrollieren, ob eine schriftliche Aufklärungsbestätigung vorliegt, und falls nicht, entsprechende Bussen aussprechen. Eine solche «Kriminalisierung» des automatisierten Fahrens erscheint nicht verhältnismässig und der Verkehrssicherheit kaum förderlich. Sie wäre auch insofern inkohärent, als gleichzeitig die Polizei nicht interessiert, ob der <i>Käufer</i> weiss, wie z.B. das Assistenzsystem oder das AS ausserhalb des ODD oder wie die Handbremse und das Nebellicht etc. funktioniert.</p> <p>Fazit: Die Bestimmung erscheint inkohärent und entbehrlich. Man darf davon ausgehen, dass vernünftige Personen sich im <i>Eigeninteresse</i> mit den Fahrzeugfunktionen auseinandersetzen werden, bevor sie sich ans Steuer setzen. Tun sie dies nicht, tragen sie bei einem Unfall die haftpflichtrechtlichen und strafrechtlichen Konsequenzen. Zudem kann bereits nach dem bestehenden Recht (auch ohne Unfall) ein strafbares Nichtbeherrschen des Fz. vorliegen (vgl. Art. 31, 90 SVG).</p>

<p>23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Titel sollte heissen «<i>Fahrzeugbedienung durch das Automatisierungssystem</i>», da anderswo stets von «Fahrzeugbedienung» gesprochen wird.</p> <p>Absatz 1 und 2</p> <p>Diese beiden Absätze könnten gemeinsam präziser und einfacher wie folgt formuliert werden:</p> <p><i>«Ist das Automatisierungssystem gemäss den Vorgaben des Herstellers für den bauartbedingten Einsatzbereich erfolgreich aktiviert worden, darf die fahrzeuglenkende Person die Lenkvorrichtung loslassen und die Fahrzeugbedienung dem Automatisierungssystem überlassen. Sie hat das Fahrzeug und den Verkehr nicht mehr ständig zu überwachen, muss aber bereit sein, die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder zu übernehmen».</i></p> <p>Absatz 3 (neu 2)</p> <p>Dieser Absatz könnte wie folgt zutreffender formuliert werden:</p> <p><i>«Die fahrzeugführende Person muss die Fahrzeugbedienung wieder übernehmen, sobald sie</i></p> <p>a. <i>vom Automatisierungssystem dazu aufgefordert wird, oder</i></p> <p>b. <i>erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und verkehrsregelkonforme Fahrzeugbedienung durch das Automatisierungssystem nicht mehr gegeben sind».</i></p> <p>Bei einer blossen Beeinträchtigung des «Verkehrsflusses» eine Strafe zu verhängen (vgl. Art. 44), ohne dass eine effektive Verkehrsregelverletzung vorliegt, wäre unverhältnismässig. Der Verkehrsfluss wird jeden Tag von Tausenden von Verkehrsteilnehmern beeinträchtigt, ohne dass dies unter Strafe gestellt wäre. Es bedarf daher keiner strafrechtlichen Sondernorm, welche über die Pflicht von Art. 26 Abs.1 SVG und die diesbezügliche Praxis hinausgeht.</p> <p>Im Bericht wird die Möglichkeit zur Entlastung des Lenkers im Vergleich zum Verordnungstext zu <i>restriktiv</i> dargestellt. Wenn man den Verkehr nicht mehr dauerhaft überwachen muss, heisst dies konsequenterweise, dass man sich <i>vorübergehend davon abwenden</i> darf. Auf der Autobahn bis 60 km/h muss es daher grundsätzlich möglich sein, per Handy ein SMS zu schreiben, da man dabei jederzeit das Steuer wieder ergreifen kann. Gemäss dem aktuellen Bericht kommt der Leser zum</p>		

Schluss, dass ihm das AS keinen konkreten Vorteil bringt. Die Zahlenangaben erscheinen zudem teilweise problematisch, da schon heute eine 10 Sekunden Reaktionsfrist als realistisch erscheint und die Verordnung voraussichtlich erst 2025 in Kraft treten wird.

23a. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Aufzeichnung von Ereignissen durch den Fahrmodusspeicher einverstanden (**Art. 23**)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Um eine zirkuläre Verweisung zu vermeiden, sollte der Ingress wie folgt formuliert werden: <i>«Bei Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderung muss der Fahrmodusspeicher (Art. 7) auch folgende Ereignisse aufzeichnen...»</i></p> <p>Zudem sollte im Bericht auf die genauen Ziffern von UNECE Reglement Nr. 157 hingewiesen und erläutert werden, ob der englische Text massgeblich ist oder derjenige der Verordnung, sowie ob die Übersetzung vom Astra oder WP 29 stammt.</p> <p>Es stellt sich auch hier die eingangs erwähnte Grundfrage, wann pauschal auf UNECE-Reglemente verwiesen wird und wann sie in der Verordnung paraphrasiert werden und was die Konsequenzen davon sind.</p>
--

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (**Art. 24**)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Allgemeine Vorbemerkung:</p> <p>Da der Verordnungsentwurf auf einem noch nicht ausgereiften bzw. publizierten EU-Entwurf beruht, werden die Art. 24–29 AFV und der zugehörige Bericht noch Anpassungen erfahren. Es ist daher an dieser Stelle nicht angezeigt, die vorliegenden Artikel bereits detailliert zu kommentieren. Einige Bemerkungen sollen aber angebracht werden.</p> <p>Wie die Verordnung insgesamt vermischt auch dieses Kapitel teilweise Zulassungsaspekte und Verwendungsaspekte, was dem Leser das Verständnis erschwert. Sodann befasst sich Abschnitt 1 mit «Rechten und Pflichten», nennt aber die <i>Adressaten</i> nicht, die berechtigt und verpflichtet sind.</p> <p>Absätze 1, 2, 4</p> <p>Diese drei Absätze könnten leserfreundlicher wie folgt formuliert werden:</p> <p><i>«Fahrzeuge dürfen nur innerhalb von genehmigten und mit dem Signal «Fahrzeuge mit Automatisierungssystem»³ gekennzeichneten Parkierungsflächen automatisch parkiert werden. Innerhalb dieser Fläche darf das Automatisierungssystem nur am entsprechend markierten Übergabestandort aktiviert werden, ohne dass Personen oder Tiere sich im Fahrzeug befinden.»</i></p> <p>Absatz 3</p> <p>Dieser Absatz lässt sich einfacher wie folgt formulieren:</p> <p><i>„Unter Vorbehalt technischer Pannen ist ein automatisiert parkiertes Fahrzeug entweder am entsprechend markierten Übernahmestandort abzuholen oder bei manueller Fahrzeugbedienung direkt auf seinem Parkfeld.»</i></p>
--

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (**Art. 25**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Titel sollte lauten: «Anforderungen an das automatisierte Parkieren», da es nicht sinnvoll ist, unter dem Kapitel «Besondere technische Anforderungen» «allgemeine Anforderungen...» zu regeln.

Die Bestimmung liesse sich sodann wie folgt einfacher formulieren:

Absatz 1

«Das System für automatisiertes Parkieren darf nur auf Parkierungsflächen aktivierbar sein, die von der zuständigen kantonalen Behörde für den entsprechenden Fahrzeugtyp bewilligt worden sind.»

Absatz 2

Die obligatorische Zuweisung des Parkfeldes durch die *Infrastruktur* ist ein unverhältnismässiger staatlicher Eingriff in die Organisationskompetenz des Betreibers eines Parkings. Dieser soll selber entscheiden können, inwieweit die Parkfeldzuteilung mit personellen oder technischen Mitteln vorgenommen wird. *Personen* sind nicht Teil der «Infrastruktur» (vgl. auch Definition KBA AVP), obwohl der Bericht das Gegenteil ausführt.

Es genügt daher in Absatz 2 die Vorgabe zu machen, dass das Fahrzeug den Übergabestandort erst verlassen darf, wenn ihm ein Parkfeld zugeordnet worden ist. Das wird ein Betreiber ohnehin im Eigeninteresse so handhaben wollen, da er kein Interesse an ineffizientem und risikobehaftetem «Suchverkehr» hat

Formulierungsvorschlag für Absatz 2: «Das zum Parkieren bereitstehende Fahrzeug darf den Übergabestandort erst verlassen, wenn ihm ein Parkfeld zugewiesen worden ist.»

Absatz 3

Dieser Absatz ist deklaratorisch und daher entbehrlich. Da der (meist ausländische) Hersteller für die Parkierungsfunktionen zuständig und verantwortlich ist, kann er auch selber entscheiden, welche Aufgaben das Fahrzeug übernimmt bzw. von der Infrastruktur zu übernehmen sind. Dazu bedarf er *keiner Erlaubnis* in einer (schweizerischen) Verordnung.

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (**Art. 26**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absatz 1

Dieser Absatz lässt sich wie folgt einfacher formulieren:

«Automatisierte Park- und Abholmanöver dürfen erst ausgeführt werden, wenn die Identität des Fahrzeugs festgestellt ist und

a. für Parkmanöver sichergestellt ist, dass das Fahrzeug auf dem Übergabestandort bereitsteht und ihm ein freies Parkfeld zugewiesen wurde;

b. für Abholmanöver sichergestellt ist, dass der Übernahmestandort frei ist.»

	<p>Absatz 2</p> <p>Formulierungsvorschlag: «Die Identifizierung und Lokalisierung des Fahrzeugs muss während des ganzen automatisierten Park- oder Abholmanövers sichergestellt sein.»</p> <p>Absatz 3</p> <p>Dieser Absatz bedarf der näheren Überprüfung, da nicht klar ist, ob die Begriffe sich überschneiden oder Lücken aufweisen (z.B. Ausfall der Lokalisierung).</p>
--	---

26a. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Aufzeichnung von Ereignissen durch den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 27)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Um eine zirkuläre Verweisung zu vermeiden, sollte dieser Artikel wie folgt formuliert werden: <i>«Bei Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem für das Parkieren muss der Fahrmodusspeicher (Art. 7) sinngemäss auch die Ereignisse nach Artikel 38 aufzeichnen.»</i></p>		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Absatz 1 und 2</p> <p>Die beiden Absätze lassen sich wie folgt vereinfachen: <i>«Inhaber einer Typengenehmigung für Fahrzeuge mit einem System für automatisiertes Parkieren können eine Betriebsbewilligung für die vorgesehene Parkierungsfläche bei jenem Kanton beantragen, auf dessen Gebiet die Parkierungsfläche liegt»</i></p> <p>Ob, und allenfalls durch wen, der Inhaber sich vertreten lassen kann, richtet sich nach ZGB/OR bzw. Gesellschaftsrecht und OR und liegt nicht in der Kompetenz der Verordnung. Der entsprechende Satz wäre daher zu streichen.</p> <p>Im Weiteren sollte Absatz 4 als Absatz 3 lit. e angefügt und Absatz 5 als <i>Auskunftspflicht</i> des Gesuchstellers und nicht als <i>Informationsmöglichkeit</i> der Behörde formuliert werden.</p> <p>Nota zu Absatz 3 lit. d</p> <p>Was eine „ausreichende Funkverbindung und deren Latenz“ in konkreten Fall bedeutet ist von den Umständen abhängig. Diese und weitere Fragen zu den Anforderungen bilden Gegenstand des ASTRA Forschungsprojekts MB4_20_02_E_01 „Minimum requirements for an authorization to remotely drive automated vehicles in Switzerland“.</p>		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Titel: «Erteilung der Betriebsbewilligung für Parkierungsflächen» wäre ein trefflicherer Titel.</p> <p>Absatz 1</p> <p>Dieser Absatz lässt sich wie folgt einfacher formulieren:</p> <p>«Die Betriebsbewilligung für Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren wird erteilt, wenn im Gesuch folgende Nachweise erbracht werden:</p> <p>a) die Parkierungsfläche ist vom übrigen Fahr- und Fussverkehr getrennt;</p> <p>b) sie kann nur über eigene Zufahrten und Wegfahrten befahren werden;</p> <p>c) die Zuweisung eines Parkfeldes ist nur für die von der Typengenehmigung erfassten Fahrzeuge möglich;</p> <p>d) die fahrzeugexterne Infrastruktur und der Informationsaustausch zwischen ihr und dem Automatisierungssystem entspricht den Anforderungen der Typengenehmigung des betroffenen Fahrzeugtyps;</p> <p>e) die Parkierungsfläche verfügt über gut sichtbare und zugängliche Einrichtungen, die es erlauben die Park-Automatisierungssysteme aller Fahrzeuge auf der Parkierungsfläche zu deaktivieren;</p> <p>f) die Übergabe- und Übernahmestandorte sind als solche gekennzeichnet.»</p>		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (**Art. 30**)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung ist inhaltlich fragwürdig und könnte einfacher formuliert werden.</p> <p>Da die Schweiz praktisch alle Fz mit AS aus dem Ausland einführen wird, leuchtet es inhaltlich nicht ein, dass der ausländische Hersteller (ohne CH-Niederlassung) von seiner Schulungspflicht <i>befreit</i> wird. Die Schulungspflicht des Importeurs sollte jene des Herstellers <i>nicht ersetzen</i>, sondern zu dieser <i>hinzutreten</i>.</p> <p>Die Bestimmung könnte daher wie folgt formuliert werden:</p> <p>Absatz 1</p> <p>«Der Hersteller eines führerlosen Fahrzeugs ist dafür verantwortlich, dass Operatorinnen und Operatoren über alle technischen Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten (einschliesslich des manuellen Fahrbetriebs) verfügen, die für eine zuverlässige und sichere Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich sind. Er stellt den Personen, welche die entsprechende Schulung im In- oder Ausland erfolgreich abgeschlossen haben, eine schriftliche Bestätigung aus.»</p> <p>Nota: Der Begriff der «manuellen» Steuerung eines mit AS ausgestatteten führerlosen Fahrzeugs ist missverständlich und bedarf einer näheren Erklärung im Bericht.</p> <p>Absatz 2</p> <p>Einfachere Formulierung: «Hat der Hersteller keine Niederlassung in der Schweiz, findet Absatz 1 auch auf den Importeur Anwendung.»</p> <p>Der letzte Satz ist überflüssig.</p>		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung ist entbehrlich, da sie kein konkretes Problem löst, sondern eher Probleme schafft.</p> <p>Absatz 1</p> <p>Die Ladungsvorschriften sind nicht an den Fahrer gebunden und gelten daher auch dann, wenn der Halter ein führerloses fFz. benutzt. Verantwortlich für die sichere Ladung ist bereits heute jene Person, welche den Ladevorgang selber ausführt (Lader) oder ausführen lässt (Halter, allenfalls Fahrer). Das ändert sich bei fFz nicht, weshalb es dafür keine neue Vorschrift braucht.</p> <p>Absatz 2</p> <p>Dieser Absatz übersieht, dass bei einem fFz. das Entladen der Ware oftmals nicht mehr von einer Hilfsperson des Halters bzw. des Lieferanten/Verkäufers vorgenommen werden wird, sondern vom <i>Kunden</i> bzw. <i>Konsumenten</i> selber. Es ist jedoch nicht Sache des Kunden – unter <i>spezifischer Strafandrohung</i> (!) – die Verantwortung für einen Teil des Liefervorgangs des Lieferanten zu übernehmen. Wer Waren mittels fFz. liefert, sollte <i>selber die Verantwortung</i> dafür tragen, dass die Warenentgegennahme durch den Kunden so erfolgt, dass eine «negative Auswirkung auf die Restladung» ausgeschlossen ist.</p> <p>Fazit: die Bestimmung ist nicht erforderlich.</p>		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung wiederholt sieben Mal, den praktisch gleichlautenden Satzanfang, was den Leser ermüdet. Der Text könnte wie folgt vereinfacht werden:</p> <p>«Die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter haben folgende Pflichten:</p> <p>a) Aktualisierung und Wartung des Automatisierungssystems nach den Vorgaben des Herstellers;</p> <p>b) die Durchführung einer erweiterten Funktionskontrolle vor der täglichen Inbetriebnahme des Fahrzeuges. Die Kontrolle umfasst ein manuelles Fahrmanöver zur Überprüfung... a.... b.... c. allfälliger Selbstdiagnose-Fehlermeldungen zu sicherheitsrelevanten elektronischen Fahrzeugsystemen.</p> <p>c) die Sicherstellung, dass der Fahrzeugbetrieb nur im bewilligten Einsatzgebiet unter operationeller Aufsicht und mit der dafür erforderlichen Infrastruktur erfolgt;</p> <p>d) die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur sowie von ausreichend geschultem und weitergebildetem Personal (Art. 35 Abs. 3 und 4) für eine allfällige manuelle Steuerung des Fahrzeugs;</p> <p>e) organisatorische Vorkehrungen, dass die an Fahrzeuglenkerinnen oder Fahrzeuglenker gerichteten gesetzlichen Pflichten erfüllt werden, wobei die Pflicht zum Aufstellen eines Pannensignals durch die Aktivierung der Warnblinker erfüllt werden kann;</p> <p>f) die Sicherstellung, dass die Kontrollorgane den Fahrzeugausweis in physischer oder digitaler Form jederzeit und mühelos im Fahrzeug einsehen können.»</p>		

Nota zu lit. b:

Der Begriff «manuell» ist unklar und wird im Bericht nicht erläutert. Er sollte daher gestrichen werden. Für die sichere tägliche Inbetriebnahme ist der Halter verantwortlich und dieser soll selbst entscheiden können, wie er die *erweiterte Fahrzeugkontrolle betrieblich organisiert* (physische Kontrolle vor Ort, mittels Fernbedienung, automatisiert etc.).

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (**Art. 33**)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Bestimmung könnte wie folgt einfacher formuliert werden:

«Operatorinnen und Operatoren üben ihre Tätigkeit in der Schweiz aus, sei es ausserhalb oder innerhalb des führerlosen Fahrzeugs, sowie nach Massgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung des Herstellers. Sie nehmen namentlich folgende Aufgaben und Pflichten wahr:

- a) die Überprüfung der erforderlichen Infrastruktur bei Arbeitsaufnahme;*
- b) die Aktivierung und Deaktivierung des Automatisierungssystems gemäss den Vorgaben des Herstellers. Vor der Inbetriebnahme des Fahrzeugs stellen sie sicher, dass dieses sich im genehmigten Einsatzbereich befindet und die erweiterte Funktionskontrolle (Art. 32 Abs. 2) erfolgt ist.*
- c) die Überprüfung, Bestätigung oder Ablehnung der vom Automatisierungssystem vorgeschlagenen Fahrmanöver;*
- d) das Vorschlagen von Fahrmanövern, wenn das ~~stillstehende~~ Fahrzeug solche anfordert;*
- e) das Auslösen eines Risikominimierungsmanövers und nötigenfalls die Deaktivierung des Automatisierungssystems;*
- f) die Sicherstellung, dass vor der Aufhebung eines risikominimalen Zustandes des Fahrzeugs die Störungsursache beseitigt ist;*
- g) die Kontaktaufnahme mit den Personen im Fahrzeug, wenn dieses ein Risikominimierungsmanöver ausgeführt hat sowie die Einleitung der erforderlichen Verkehrssicherheitsmassnahmen;*
- i) die Entgegennahme von Meldungen über die audiovisuelle Schnittstelle des Fahrzeugs sowie das Ergreifen der erforderlichen Massnahmen».*

Nota zu Abs. 1:

Die Beschränkung des Arbeitsortes von Operatoren auf das schweizerische Gebiet könnte vor allem in Grenzstädten problematisch sein.

Nota zu d:

Es sollte erlaubt sein, dass das Fahrzeug bereits *bevor* es z.B. auf einer Unfallstelle *angehalten* hat und durch den nachfolgenden Verkehr blockiert worden ist, den Operator anzufragen, ob es bei der nächsten Gelegenheit auf eine andere Strasse ausweichen soll. Das würde auch dem Verkehrsfluss dienen.

Nota zu e:

Ob der Operator ein Risikominimierungsmanöver «**auslösen**» kann bzw. darf, wäre im Bericht entsprechend zu erläutern und begründen, da er nach lit. c und d nur überprüfen und vorschlagen darf; insofern besteht hier ein Widerspruch. Diese Manöver sollten vom Fz. automatisch ausgeführt werden.

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (**Art. 34**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Bestimmung ist wichtig für das Verständnis des Begriffs des fFz, weshalb bei den Erläuterungen der Definition in Art. 2 darauf Bezug genommen werden sollte. Dabei sollte auch die Bedeutung des «Fahrzeugs mit dualem Fahrmodus» erläutert werden, da der Leser sonst Art. 34 nicht so recht versteht.

Zu klären wäre auch, was «manuell» im Verhältnis zum AS bedeutet, da Steuerbefehl und Ausführung des Steuerbefehls nicht dasselbe sind, weshalb auch ein manueller Steuerbefehl unter der Ausführungskontrolle des AS stehen kann bzw. sollte.

Absatz 1 könnte wie folgt einfacher formuliert werden (wobei die Aussage je nach der Interpretation von «manuell» problematisch sein kann:

«Wer ein führerloses Fahrzeug manuell bedient, gilt als fahrzeugführende Person»

Absatz 2 könnte wie folgt vereinfacht werden:

«Verfügt das Fahrzeug über keine konventionelle Steuervorrichtung, darf es nur für die erweiterte Funktionskontrolle sowie nach den Vorgaben des Herstellers manuell bedient werden.»

Dieser Absatz übergeht allerdings, dass die «Vorgaben des Herstellers» ihrerseits sich an rechtliche Normen halten müssen, welche zumindest im Bericht erwähnt sein müssten, da es sonst an einem bestimmbar normativen Gehalt fehlt. Abgesehen davon verstecken sich hinter dieser Verweisung problematische Distanzbeschränkungen des EU-Rechts, die nicht praxistauglich sein dürften, was wiederum die Grundfrage des Verhältnisses zum MRA aufwirft.

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (**Art. 35**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Bestimmung könnte wie folgt einfacher und verständlicher formuliert werden:

Absätze 1 und 2:

«Personen, welche die operationelle Kontrolle und Aufsicht über ein führerloses Fahrzeug wahrnehmen oder dieses manuell bedienen, müssen über Fahreignung, Fahrkompetenz und einen Führerausweis für die entsprechende Fahrzeugkategorie verfügen sowie während der Ausübung ihrer Tätigkeit die Anforderungen an die Fahrfähigkeit (Art. 31 SVG) erfüllen. »

Absätze 3 und 4:

«Sie müssen über eine Ausbildungsbestätigung des Herstellers verfügen (Art. 30) und sich nach dessen Vorgaben weiterbilden.»

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (**Art. 36**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Inhalt dieser Bestimmung versteht sich eigentlich von selbst. Keine Behörde dürfte für *fFz ohne Fahrersitz* bei der Bestimmung des Leergewichts des Fahrzeuges nach Art. 7 Abs. 1 lit. c VTS für *den nicht existierenden Fahrer 75kg* einberechnen wollen.
Der Artikel könnte daher gestrichen werden.

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (**Art. 37**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Fahrzeuge ohne AV wurden bis anhin nicht «bedient», sondern «gesteuert», während Fahrzeuge mit AV eher wie Computer bedient werden. Es wäre daher verständlicher für den Leser, die Bestimmung wie folgt zu formulieren:

«*Verfügt ein führerloses Fahrzeug über keine konventionelle Steuervorrichtung, gibt die Zulassungsbehörde im Fahrzeugausweis an, über welche Bedienelemente das Fahrzeug zur Vornahme von Fahrmanövern verfügt*».

36a. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Aufzeichnung von Ereignissen durch den Fahrmodusspeicher einverstanden (**Art. 38**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Um eine zirkuläre Verweisung zu vermeiden, könnte dieser Artikel wie folgt formuliert werden:

«*Bei führerlosen Fahrzeugen muss der Fahrmodusspeicher (Art. 7) auch folgende Ereignisse aufzeichnen...*»

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (**Art. 39**)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absatz 1

<p>Diese etwas umständlich formulierte Absatz könnte wie folgt vereinfacht werden:</p> <p><i>«Natürliche und juristische Personen mit Wohnsitz bzw. Sitz oder Niederlassung in der Schweiz können beim Zulassungskanton oder der zuständigen Armeebehörde ein Gesuch um Bewilligung des Einsatzgebiets für führerlose Fahrzeuge stellen»</i></p> <p>Absatz 2</p> <p><i>«Das Gesuch kann mehrere Fahrzeuge des gleichen Typs betreffen»</i></p> <p><i>E contrario</i> braucht es für <i>unterschiedliche</i> Fahrzeugtypen <i>mehrere</i> Gesuche? Welcher Zweck wird damit verfolgt? Der Bericht sollte sich dazu äussern.</p> <p>Absatz 3</p> <p>lit. a: sollte besser zum Ausdruck bringen, dass nicht jede Einzelstrecke des Einsatzgebietes dokumentiert werden muss.</p> <p>Vorschlag: <i>«Beschreibung des Einsatzgebietes und seiner Begrenzung, der wesentlichen Fahrstrecken und der besonders anspruchsvollen Stellen sowie der weiteren Gegebenheiten (Artikel 4 Absatz 4.»</i></p> <p>lit. b: Wer die schriftliche (?) Bestätigung des Herstellers unterschreibt, hat dieser selber zu entscheiden und kann in der Verordnung nicht rechtsgültig auf den Importeur als Stellvertreter des Herstellers beschränkt werden. Dieser Aspekt richtet sich nach dem Privatrecht.</p> <p>Vorschlag: <i>«Beurteilung der Übereinstimmung des Einsatzgebietes mit dem bauartbedingten Einsatzbereich der Fahrzeuge; Darlegung der beurteilten Szenarien und Gefahrenstellen; Bestätigung der Eignung des Einsatzgebietes durch den Hersteller.»</i></p> <p>lit. c: Diese Angaben sollten sich bereits aus dem ODD und der Typengenehmigung für die Zulassung des Fahrzeugs ergeben.</p> <p>lit. d und e werden im Bericht nicht erläutert, was zu ergänzen wäre. Allenfalls bessere Formulierung suchen.</p> <p>lit. f: vgl. dazu die Ausführungen zu Art. 11.</p>

<p>38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung könnte einfacher formuliert und der <i>Titel</i> besser auf den Inhalt (<i>«Zuständigkeit für Entscheid, Zustimmung und Anhörung weiterer Behörden»</i>) abgestimmt werden.</p> <p>Absatz 1</p> <p>Vorschlag: <i>«Für die Gesuchsbehandlung und die Bewilligung des Einsatzgebiets ist der Zulassungskanton zuständig. Ist das Einsatzgebiet von Armeefahrzeugen auf bundeseigene Areale beschränkt, die vom VBS verwaltet werden, liegt die entsprechende Zuständigkeit bei der Zulassungsbehörde der Armee».</i></p> <p>Im Bericht sollte darauf hingewiesen werden, dass insbesondere im Interesse der sozialen Akzeptanz auf kantonaler Ebene der Einbezug der betroffenen Gemeinden von grosser Bedeutung ist, da diese die Einstellung der Bevölkerung zu AV entscheidend mitprägen werden.</p> <p>Absatz 3</p> <p>Lässt offen, ob es ein <i>bundeseigenes</i> Areal sein muss oder nicht. Zudem wird für den unbefangenen Leser nicht wirklich klar, was sich national bzw. international worauf erstrecken muss, und wer von den drei Behörden dann kumulativ oder alternativ anzuhören ist.</p>		

<p>Absatz 4 lit. a: Wann ist ein führerloses Fz. «selbständig»? (ohne Operator?) lit. b: Weshalb nur «massgebliche Strecke» und nicht «alle Strecken» (besser: «im Einsatzgebiet») lit. c: Weshalb sollte eine bis auf Weiteres verhältnismässig kleine Anzahl von fFz. ein besonders zu regelndes <i>Überlastungsrisiko</i> darstellen?</p> <p>Absatz 7 Wann ist eine Beurteilung umfassend und wann nicht?</p>
--

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Terminologisch ist es für den Leser etwas verwirrend, wenn sowohl für das Fahrzeug als auch für den Verkehrsrayon von «Einsatzbereich» gesprochen wird. Dieser Begriff sollte nur für den <i>baubedingten</i> Einsatzbereich verwendet, dagegen beim Verkehrsrayon von «<i>Einsatzgebiet</i>» gesprochen werden. Das würde das Verständnis vieler Bestimmungen erleichtern. Diese Terminologie wurde bei den Textvorschlägen entsprechend verwendet.</p> <p>Hier stellt sich die Frage, ob und wie die vom Einsatzgebiet betroffenen <i>Gemeinden</i> informiert werden. Ein Hinweis dazu im Bericht wäre hilfreich, da der Einbezug der Gemeinden wichtig ist.</p>		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung könnte klarer wie folgt formuliert werden:</p> <p><i>«Die Zulassungsbehörde veröffentlicht in ihrem amtlichen Publikationsorgan die bewilligten Einsatzgebiete für führerlose Fahrzeuge. Weitere Behörden, die einem Einsatzgebiet zugestimmt haben, veröffentlichen ihren Entscheid ebenfalls in ihrem amtlichen Publikationsorgan.»</i></p>		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Statt von «Genehmigung» sollte einheitlich überall von « <i>Bewilligung</i> » gesprochen werden, wie etwa in Art. 45. Die Verwendung von zwei unterschiedlichen Begriffen erschwert das Verständnis.
--

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese sehr lange Liste von detaillierten Straftatbeständen offenbart eine gewisse «Kriminalisierungstendenz» des automatisierten Fahrens, die einerseits unverhältnismässig erscheint und andererseits beim Publikum den Eindruck erweckt, dass AV <i>per se gefährlich</i> sind und man sich darauf besser nicht einlassen sollte. Das passt nicht zur bisherigen Haltung der Schweiz, die mit realistischen Risikoabwägungen bei den Pilotversuchen in Europa als Wegbereiter aufgetreten ist. Von einer übervorsichtigen Überregulierung sollte abgesehen werden.</p> <p>Die ganze Bestimmung bedarf einer <i>detaillierten Überprüfung</i>. Es sollten für Fehlverhalten (ohne Unfallfolgen) nur dann neue Straftatbestände als abstrakte Gefährungsdelikte geschaffen werden, wenn nachgewiesen ist, dass diese mit den bisherigen Strafbestimmungen des StGB und SVG nicht bereits abgedeckt sind. Dies wäre im Bericht entsprechend darzulegen.</p>		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Absatz 1: Siehe die Ausführungen zu Art. 11 oben. Absatz 2: einverstanden.</p>		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Einverstanden.</p>		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Verordnungstext spricht von «jährlich», der Bericht dagegen von «mindestens einmal jährlich», was nicht dasselbe ist.</p> <p>Der Bericht enthält sodann keine Begründung, weshalb fFz <i>generell</i> einer jährlichen Nachkontrolle unterworfen werden sollen, auch wenn sie weder Personen noch gefährliche Güter transportieren.</p> <p>Es bedürfte einer konkreten Begründung im Bericht, weshalb für normale Logistiktransporte eine jährliche Nachkontrolle verlangt wird. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass viele Strassenverkehrsämter bereits überlastet sind, Mühe haben die Fristen einzuhalten und die Delegation an Private nach Art. 17 ausgeschlossen werden soll.</p>		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Einverstanden.</p>		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im Grundsatz einverstanden, aber die Verantwortlichkeiten sollten (zumindest im Bericht) etwas konkreter erläutert werden.</p>		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich einverstanden.		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich einverstanden.		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich einverstanden.		

Bemerkungen zu Änderungen anderer Erlasse

2. VTS

Anhang 2

Ziff. 111: Koordination mit VTS 15.7.2023 unklar (alle angeführten Verordnungsänderungen sind bereits in Kraft)

Ziff. 112: Bemerkung Ingress unklar bzw. löschen

Datum 30. Januar 2024
Ihre Nachricht
Kontaktperson Daniela Walker
E-Mail daniela.walker@post.ch
Direktwahl +41 58 341 10 35

Stellungnahme der Post zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und zur Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme betreffend die titelgenannte Verordnung.

Die Post engagiert sich seit vielen Jahren im Bereich des automatisierten Fahrens. So hat PostAuto im Jahr 2016 als weltweit erstes Unternehmen autonome Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr eingesetzt und während vier Jahren rund 54'000 Fahrgäste mit SmartShuttles sicher durch die Innenstadt von Sion befördert. 2021 lancierte PostAuto mit dem Gepäckroboter «Robi» eine weitere Premiere im Bereich der autonomen Mobilität: Erstmals wurde ein autonomes Fahrzeug ohne Sicherheitsfahrer in der Schweiz im öV eingesetzt.

Um die wichtigsten Schweizer Akteure im Bereich der autonomen Mobilität zusammenzubringen hat PostAuto im Jahr 2021 die Swiss Association for Autonomous Mobility (SAAM) mitbegründet und leitet seither auch deren Geschäftsstelle. Der Verein SAAM hat eine sehr ausführliche Stellungnahme zur Vernehmlassung erarbeitet, die wir in den fast allen Punkten stützen. Diese Stellungnahme bildet die Grundlage der Antworten der Post im vorliegenden Fragebogen. In den einzelnen Fragen wird auf diese referenziert und nur noch ergänzende Bemerkungen und Kommentare eingefügt.

Grundsätzlich begrüsst die Schweizerische Post AG die Regelung betreffend das automatisierte Fahren, da sie einen wichtigen Schritt auf dem Weg zum Einsatz automatisierter Fahrzeuge in der Schweiz darstellt. Gleichzeitig haben wir folgende Anmerkungen:

- Die Post ist entschieden der Meinung, dass es sinnvoller und zielführender ist, für den Einsatz automatisierter Fahrzeuge «Gebiete» statt «Strecken» zu definieren. Damit würde klar gestellt, dass ein Gebiet (nötigenfalls mit Einschränkungen) mehrere oder eine Vielzahl von Strecken und alternativen Wegen und Routen umfassen kann. Diese Flexibilität ist erforderlich, um spontan auf die aktuelle Verkehrslage, ungeplante Ereignisse, Baustellen und dergleichen zu reagieren sowie flexiblere, nicht streckengebundene Angebote wie beispielsweise On-Demand Verkehre innerhalb eines bestimmten Gebietes zu ermöglichen.
- Die Post erachtet die vorgeschlagenen Fördergelder von zwei Millionen Franken pro Jahr für die gesamte Branche als deutlich zu gering, um wichtige Projekte umzusetzen.
- Die Post möchte darauf hinweisen, dass mit dem Verordnungsentwurf verschiedene problematische Abhängigkeiten von Herstellern und schwer kalkulierbare Risiken entstehen.

Kommt es beispielsweise zu sicherheitsrelevanten Vorfällen oder verliert ein Hersteller seine Zertifizierung oder geht dieser Konkurs, so droht ein «Flottengrounding».

- Die Post möchte verhindern, dass mit den Verordnungen ein föderaler Flickenteppich mit zusätzlichen Kosten und komplexen betrieblichen und administrativen Hürden entsteht.
- Die Verordnung sollte den gesetzgeberischen Spielraum nutzen, um in der Schweiz die Verwendung automatisierter Fahrzeuge auch ohne EU-Rechtskonformität zu ermöglichen. Dies würde durch nationale Einzel- oder Typengenehmigungen geschehen, um Wettbewerbsvorteile in Bereichen wie Logistik und öffentlichem Verkehr zu schaffen. Die Schweiz, bereits führend in Pilotprojekten, sollte in der kommerziellen Phase ihre eigene Dynamik entwickeln und nationales Know-how stärken. Es ist wichtig, den schweizerischen Industrie- und Wirtschaftsstandort zu fördern und die Wertschöpfung im Land zu halten.
- Ferner bitten wir darum den Blick in die weitere Zukunft in Betracht zu ziehen: Hohe Investitionskosten und niedrige Betriebskosten führen zur Anforderung einer möglichst permanenten Nutzung. Diese ist nur zu realisieren, wenn autonome Fahrzeuge für mehrere Verwendungszwecke gleichzeitig eingesetzt werden können, was zudem die Nachhaltigkeit fördert. Aufgrund unterschiedlicher Belastungsspitzen ergänzen sich dabei gemeinsame Anwendungen von Personen- und Gütertransport ideal, speziell im urbanen Raum. Solche «Dual Use»-Ansätze sollten daher ein Fokus der weiteren Entwicklung bilden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Die Schweizerische Post AG
Konzernleitung

Die Schweizerische Post AG
Stab CEO

Christian Plüss
Leiter PostAuto AG

Matthias Dietrich
Co-Leiter Stab CEO



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Die Schweizerische Post AG
Wankdorfallee 4
3030 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Schweizerische Post AG (nachfolgend «Post») begrüsst grundsätzlich die Regelung betreffend das automatisierte Fahren, da sie einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Verwendung automatisierter Fahrzeuge in der Schweiz darstellt.

Die Grundlage der Antworten der Post im vorliegenden Fragebogen bildet die ausführliche Stellungnahme der Swiss Association for Autonomous Mobility (SAAM). In den einzelnen Fragen wird auf diese referenziert und nur noch ergänzende Bemerkungen und Kommentare eingefügt.

Folgende Punkte möchte die Post hervorheben:

1. Fokus auf Gebiet statt Strecke (Art. 39 Abs. 3 Bst. a, 40 Abs. 3 und Abs. 4 Bst. a AFV)

Die Post ist entschieden der Meinung, dass es sinnvoller und zielführender ist für den Einsatz automatisierter Fahrzeuge «Gebiete» statt «Strecken» zu definieren. Damit würde klargestellt, dass ein Gebiet (nötigenfalls mit Einschränkungen) mehrere oder eine Vielzahl von Strecken und alternativen Wegen und Routen umfassen kann. Um ein Gebiet näher zu definieren, können spezifische Klassen von Strassen ein- oder ausgeschlossen werden (z.B. Feldwege oder Autobahnen). Eine Fokussierung auf fixe Strecken dürfte zu mehr administrativem Aufwand für alle Beteiligten und zu erheblich weniger Flexibilität für die Betreiber von automatisierten Fahrdiensten führen. Diese

Flexibilität ist erforderlich, um spontan auf die aktuelle Verkehrslage, ungeplante Ereignisse, Baustellen und dergleichen zu reagieren durch die Wahl alternativer Routen. Auch würden mit einer Beschränkung auf «Strecken» Geschäftsmodelle behindert, die autonome On-demand Verkehre vorsehen, die im Gegensatz zum klassischen ÖV eben gerade nicht strecken- bzw. liniengebunden sein sollen.

Anträge: Ersetzen des Worts «Fahrstrecken» durch «Gebiet» in Art. 2 Bst. d, Art. 39 Abs. 3 Bst. a, Art. 40 Abs. 3 und Abs. 4, AFV:

Art. 2 Bst. d

fürherloses Fahrzeug: Fahrzeug mit einem Automatisierungssystem, das dazu bestimmt ist, sich zumindest ~~bestimmte Fahrstrecken von ihrem Ausgangsbis zum Endpunkt in einem bestimmten Gebiet~~ ohne Vorhandensein einer Fahrzeugführerin oder eines Fahrzeugführers zu bewegen.

Art. 39, Abs. 3 Bst. a

«Beschreibung des Einsatzbereichs, dessen Genehmigung beantragt wird, einschliesslich ~~seiner Fahrstrecken~~ seines Einsatzgebiets, seiner Begrenzungen sowie Angaben zu besonders anspruchsvollen Stellen und den zu erwartenden Gegebenheiten nach Artikel 4 Absatz 4.»

Art. 40, Absatz 3

«Erstreckt sich der Einsatzbereich auf Areale, die vom VBS verwaltet werden, auf Strecken oder das Bediengebiet des konzessionierten Linienverkehrs öffentlichen Personenverkehrs gemäss dem Personenbeförderungsgesetz, auf das Gebiet eines anderen Staates oder auf ein Zollausschlussgebiet nach Artikel 3 Absatz 3 des Zollgesetzes vom 18. März 2005 sind die Zulassungsbehörde der Armee beziehungsweise das BAV oder das BAZG anzuhören.»

Art. 40, Absatz 4, Bst. b

«die Infrastruktur für die das massgebliche Strecke Gebiet den technischen Anforderungen für den Betrieb der führerlosen Fahrzeuge entspricht.

2. Nicht ausreichende Finanzierung

Es ist begrüssenswert, dass der Bund Projekte im Bereich des autonomen Fahrens finanziell unterstützen will. Gleichzeitig erachtet die Post die vorgeschlagenen Fördergelder von zwei Millionen Franken pro Jahr für die gesamte Branche als deutlich zu gering, um wichtige Projekte umzusetzen.

3. Kein föderaler Flickenteppich

Mit Art. 39 AFV wird der beurteilenden Behörde das Recht eingeräumt, zusätzliche und ergänzende Angaben einzufordern. Der Regulator hatte hier sicher die Absicht, dass die Liste in Art. 39 noch nicht abschliessend einzuschätzen sei. Jedoch öffnet er hier Tür und Tor, so dass ein föderaler Flickenteppich entsteht und Bewilligungsprozesse mit zusätzlichen (teils möglicherweise sogar willkürlichen) Anforderungen belegt werden. Es wäre wünschenswert, dass solche zusätzlichen (lokalen) in der Verordnung nicht enthaltenen Anforderungen, generell nicht zulässig oder nur in Absprache oder unter Anhörung der ASTRA-Begleitgruppe und dessen Empfehlung (zu Ergänzen in Art. 39 analog Art.40 Abs. 6) aufgestellt werden dürften. Für PostAuto, das im kollektiven Personentransport tätig ist, bedeuten verschiedene kantonale Regelungen (beispielsweise zur Bewilligung von Strecken) auch zusätzliche Kosten und entsprechend die Gefahr, dass interkantonale (öV-)Angebote unwirtschaftlicher werden.

4. **Konsistente und kongruente Begrifflichkeit**
Verschiedene Bestimmungen sind noch nicht ausreichend klar definiert. So sollte beispielsweise der Begriff «Einsatzbereich» nicht gleichzeitig für den baubedingten Einsatzbereich des Fahrzeugs wie auch für den Verkehrsrayon verwendet werden.
5. **Abhängigkeit von Herstellern und damit verbundene Risiken (Art. 8, 28 und 30)**
Mit dem Verordnungsentwurf können verschiedene problematische Abhängigkeiten von Herstellern und schwer kalkulierbare Risiken entstehen. Diese dürften auch über entsprechende Vertragsklauseln schwer zu handhaben sein, wobei sich bereits die Frage stellt, ob solche Klauseln überhaupt akzeptiert würden. So sind Käuferinnen und Käufer von autonomen Fahrzeugen darauf angewiesen, dass über dessen ganze Lebensdauer ein Managementsystem aufrechterhalten wird, das die Voraussetzungen erfüllt. Andernfalls besteht das Risiko eines «Groundings» der Flotte. Solche Abhängigkeiten, Unsicherheiten und Risiken könnten Unternehmen davon abhalten, in die Technologie zu investieren.
6. **Betriebliche Folgen im Blick behalten**
Die Verordnung ist in vielen Bereichen sehr detailliert und birgt die Gefahr, dass für die Unternehmen erhebliche betriebliche und administrative Hürden entstehen, die für die Unternehmen nicht ohne unverhältnismässigen Aufwand zu bewältigen sind. Gerade Unternehmen mit einer grossen Fahrzeugflotte wie die Schweizerische Post sind mit Mehraufwand (beispielsweise bei den Fahrzeugprüfungen) und hohen Investitionskosten konfrontiert. Das heisst obwohl mit der Verordnung autonomes Fahren ermöglicht werden soll, könnten die erwähnten Hürden neue interessante Anwendungen verteuern oder sonst wie erschweren und damit letztendlich verunmöglichen.
7. **Förderung des schweizerischen Industrie- und Wirtschaftsstandort**
Die Verordnung sollte den gesetzgeberischen Spielraum nutzen, um in der Schweiz die Verwendung automatisierter Fahrzeuge auch ohne EU-Rechtskonformität zu ermöglichen. Dies würde durch nationale Einzel- oder Typengenehmigungen geschehen, um Wettbewerbsvorteile in Bereichen wie Logistik und öffentlichem Verkehr zu schaffen. Die Schweiz, bereits führend in Pilotprojekten, sollte in der kommerziellen Phase ihre eigene Dynamik entwickeln und nationales Know-how stärken. Es ist wichtig, den schweizerischen Industrie- und Wirtschaftsstandort zu fördern und die Wertschöpfung im Land zu halten.
8. **Einsatz der autonomen Fahrzeuge im Personen- und Gütertransport**
Ferner bitten wir darum den Blick in die weitere Zukunft in Betracht zu ziehen: Hohe Investitionskosten und niedrige Betriebskosten führen zur Anforderung einer möglichst permanenten Nutzung. Diese ist nur zu realisieren, wenn autonome Fahrzeuge für mehre Verwendungszwecke gleichzeitig eingesetzt werden können, was zudem die Nachhaltigkeit fördert. Aufgrund unterschiedlicher Belastungsspitzen ergänzen sich dabei gemeinsame Anwendungen von Personen- und Gütertransport ideal, speziell im urbanen Raum. Solche «Dual Use»- Ansätze sollten daher ein Fokus der weiteren Entwicklung bilden.

Die Post verfolgt bzgl. der Verwendung von Genderbegriffen eine offene Haltung, weshalb sie diesbezüglich nicht die Haltung von SAAM vertritt.

	Falls sowohl «JA» als auch «NEIN» angekreuzt ist, stellt dies ein teilweises Einverständnis dar.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Punkt 1 (grundsätzliche Bemerkungen). Im Übrigen ist die Post inhaltlich einverstanden mit den Äusserungen von SAAM und hat keine weiteren Bemerkungen.		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		

<p>6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>	
<p>7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>	
<p>8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>	
<p>9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?</p>		

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat folgende zusätzliche Bemerkung:</p> <p>Wichtig ist aus unserer Sicht, dass der Hersteller von dieser Pflicht erfasst wird und nicht die Betreiber der Fahrzeuge. Die Vorgabe stellt für alle Kunden von Herstellern von automatisierten Fahrzeugen ein erhebliches und schwer einzuschätzendes Risiko dar und schafft Abhängigkeiten zum Hersteller bzw. verschafft diesem entsprechende Verhandlungsmacht.</p> <p>Sind die Voraussetzungen an eines der erwähnten Managementsysteme nicht erfüllt, so würde es zu einem beliebig langen «Grounding» der gesamten Flotte kommen. Ob der im zweiten Satz von Art. 8 Abs. 2 des Verordnungsentwurfs angetönte Wechsel auf einen anderen Hersteller eine rasche Lösung verspricht, sei in Frage gestellt. Das Risiko eines Groundings liesse sich auch über entsprechende vertragliche Regelungen mit dem Hersteller nur bedingt mitigieren.</p>		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

	Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.
--	--

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		

--	--

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>
--	---

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>	

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>	

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>	

23a. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Aufzeichnung von Ereignissen durch den Fahrmoduspeicher einverstanden?)			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		
26a. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Aufzeichnung von Ereignissen durch den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 27)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Infrastrukturen, die sich für automatisiertes Parken anbieten würden, wie Parkhäuser, Einkaufszentren, Hotels etc. sind regelmässig nicht im Eigentum von Herstellern im Sinne von Art. 28. Die Anforderung, dass grundsätzlich jeder Hersteller selber für eine bestimmte Parkierungsfläche ein eigenes Gesuch einzureichen hat bzw. man zumindest auf eine Ermächtigung des Herstellers angewiesen ist, erscheint weder praktikabel noch vom administrativen Aufwand sinnvoll. Zudem würde damit eine weitere Abhängigkeit von den Herstellern geschaffen. Art. 28 Abs. 1 wäre aus unserer Sicht somit wie folgt zu ersetzen: Betreiberinnen von Parkierungsanlagen können ein Gesuch um Genehmigung des Betriebs einer Parkierungsfläche für automatisiertes Parkieren einreichen.		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Anforderung der speziellen Zu- und Wegfahrtswegen wird abgelehnt, da dies hohe Investitionen in die bestehende Infrastruktur bedeuten würde und unter oben		

	<p>beschriebenen erfüllten Anforderungen in Bezug auf Mischverkehr nicht verhältnismässig sein wird.</p> <p>In Bezug auf den Verweis auf Art 40 Abs.5 wird bereits an dieser Stelle angemerkt, dass für zusätzliche Anforderungen eine Verhältnismässigkeit gelten soll, welche unter Bewertung der Risiken auch einen sinnvollen nachhaltigen und wirtschaftlichen Betrieb sicherstellen soll.</p>
--	---

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Unseres Erachtens sollte eine Funktionskontrolle nicht nur mittels manueller Steuerung durchgeführt werden können, sondern auch durch das System oder den Operator. Deshalb regen die Streichung von «mit manueller Steuerung» im Satz in Art. 32 Abs 2 an. Angepasst lautet der Art. 32 Abs. 2 wie folgt: «Die erweiterte Funktionskontrolle entspricht einem Fahrmanöver für die Überprüfung:»</p>		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat folgende zusätzliche Bemerkung:</p> <p>Es macht Sinn, dass der «Permit-Holder» oder Fahrzeughalter eine natürliche oder juristische Person in der Schweiz sein soll. Betreffend dem Arbeitsplatz der Operatoren gemäss Art. 33 Abs. 1 wäre sicherlich sinnvoll, neben Arbeitsorten in der Schweiz auch Arbeitsorte in anderen Ländern und insbesondere in der EU zu ermöglichen, zumal damit grenzüberschreitende Betrieb einfacher umsetzbar wären.</p>		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.</p>		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		
36a. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Aufzeichnung von Ereignissen durch den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Art. 39 Abs. 3 lit. a: Ersetzen des Worts «Fahrstrecken» mit «Einsatzgebiet» Mit Hinweis auf unsere einleitenden Ausführungen erachten wir es als zentral, dass hier nicht von «Fahrstrecken» die Rede ist. Um das Potential von autonomen Verkehren zu nutzen und sinnvolle Anwendungen zu ermöglichen, darf nicht davon		

	<p>ausgegangen werden, dass die Fahrzeuge wie beispielsweise im Linienverkehr auf fixen Strecken unterwegs sind. Schon bei einer einfachen Umleitung könnte es sonst schon zu Problemen kommen. Mit der aktuellen Formulierung bestünde das Risiko einer strengen Auslegung, wonach nur Verkehre auf fixen Strecken zugelassen werden, nicht aber solche in bestimmten abgegrenzten Gebieten. Der Begriff «Fahrstrecken» sollte unbedingt ersetzt werden, beispielsweise durch den Begriff «Einsatzgebiet».</p> <p>Art. 39, Abs. 3 Bst. a</p> <p>«Beschreibung des Einsatzbereichs, dessen Genehmigung beantragt wird, einschliesslich seiner Fahrstrecken <u>seines Einsatzgebiets</u>, seiner Begrenzungen sowie Angaben zu besonders anspruchsvollen Stellen und den zu erwartenden Gegebenheiten nach Artikel 4 Absatz 4.»</p> <p>Mit Art. 39 Abs. 5 wird der beurteilenden Behörde das Recht eingeräumt, zusätzliche und ergänzende Angaben einzufordern. Der Regulator hatte hier sicher die Absicht, dass die Liste in Art 39 noch nicht abschliessend einzuschätzen sei. Jedoch öffnet er hier Tür und Tor, so dass ein förderaler Flickenteppich entsteht und Bewilligungsprozesse mit zusätzlichen (möglicherweise sogar willkürlichen und übertriebenen) Anforderungen belegt werden.</p> <p>Es wäre wünschenswert, dass solche zusätzlichen (lokalen) in der Verordnung nicht enthaltenen Anforderungen, generell nicht zulässig oder nur in Absprache oder unter Anhörung der ASTRA-Begleitgruppe und dessen Empfehlung (zu Ergänzen in Art. 39 analog Art.40 Abs. 6) aufgestellt werden dürften.</p>
--	---

<p>38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?</p>			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es steht ausdrücklich «Linienverkehr». Es ist jedoch möglich, auch Bedarfsverkehr/On-Demand zu konzessionieren (vgl. Art. 6 lit. c der Verordnung über die Personenbeförderung, SR 745.11). Im vorliegenden Verordnungsentwurf sollte daher nicht eine Einschränkung nur auf den Linienverkehr erfolgen, sondern allgemeiner vom konzessionierten öffentlichen Personenverkehr gesprochen werden. Ausserdem ist bei On-Demand nicht die Linie, also Strecke massgebend, sondern das Bediengebiet (siehe oben allgemeiner Punkt). Art. 40 Abs. 3 sollte somit wie folgt lauten:</p> <p>Antrag: Änderung des Art. 40, Abs. 3</p> <p>«Erstreckt sich der Einsatzbereich auf Areale, die vom VBS verwaltet werden, auf <u>Strecken oder das Bediengebiet des konzessionierten Linienverkehrs öffentlichen Personenverkehrs gemäss dem Personenbeförderungsgesetz</u>, auf das Gebiet eines anderen Staates oder auf ein Zollausschlussgebiet nach Artikel 3 Absatz 3 des Zollgesetzes vom 18. März 2005 sind die Zulassungsbehörde der Armee beziehungsweise das BAV oder das BAZG anzuhören.»</p>		

	Antrag: Änderung des Art. 40, Abs. 4, Bst. b «die Infrastruktur für die <u>das</u> massgebliche Strecke <u>Gebiet</u> den technischen Anforderungen für den Betrieb der führerlosen Fahrzeuge entspricht.
--	--

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir teilen das Anliegen von SAAM vorbehaltlos. Der Begriff «Einsatzbereich» sollte nicht gleichzeitig für den baubedingten Einsatzbereich des Fahrzeugs wie auch für den Verkehrsrayon verwendet werden. Für letzteres schiene der Begriff «Einsatzgebiet» passender (vgl. auch unsere Bemerkungen zu Art. 39 Abs. 3 lit. a).			

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkung zu Art. 41 und im Übrigen die Stellungnahme von SAAM.			

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.			

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.			

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Post ist mit den Äusserungen von SAAM inhaltlich einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.			

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			

Da die Hersteller bereits über ein Management System mit regelmässigen Updates verfügen und eine entsprechende Zertifizierung aufrechterhalten müssen, fragt sich, ob eine jährliche Kontrolle wirklich angemessen und verhältnismässig ist. Aus unserer Sicht sollten die Prüfintervalle die gleichen sein wie für konventionelle, handgesteuerte Fahrzeuge.

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug

vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband x Organisation X Übrige

Absender:

AMAG Group AG

Alte Steinhauserstrasse 12

6330 Cham

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Verordnung ist insgesamt zu begrüßen und stellt im Rahmen der Gesetzesdelegation einen grossen und wichtigen Schritt auf dem Weg zur Verwendung automatisierter Fahrzeuge in der Schweiz dar.

Einige Aspekte erscheinen allerdings noch klärungsbedürftig bzw. verbesserungsfähig, wobei AMAG in den wesentlichen Aspekten der Stellungnahme durch die SAAM (Swiss Association for Autonomous Mobility) folgt.

Insbesondere stützt die AMAG den Wunsch in Bezug auf nationale Einzel- und Typengenehmigungen, sofern dies nicht zu einer Verzettelung in den Umsetzungspraktiken führen würde. Ebenfalls wünschenswert ist die Klärung der Einordnung in Verweisung auf bzw. Übernahme von internationalem Recht zu klären. Weiter sollen erläuternder Bericht und Verordnungstext besser abgestimmt werden und schliesslich Lesbarkeit und Interpretierbarkeit vereinfacht werden.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine Anmerkungen bzw. Verweis auf Kommentierung SAAM		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist darauf zu achten, dass Verordnung und die Definitionen des Gesetzgebers eine konsistente und kongruente Begrifflichkeit aufweisen, damit keine Verwirrung stattfinden wird. AMAG folgt hier den detaillierten Hinweisen von SAAM.		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich Ja – Versuch auf funktionaler Ebene zu halten ist begrüßenswert. Es scheint in diesem Artikel noch nicht optimal gelungen, die ideale Flughöhe von Anforderungen zu finden, was der zulassenden Behörde im Bewilligungsverfahren unnötig Schwierigkeiten bereiten könnte. Weiter scheint es in der Abstimmung mit weiteren Artikeln noch Klärungsbedarf zu geben, damit die Verordnung ihre innere Konsistenz verbessert. AMAG übernimmt an dieser Stelle die Bemerkungen von SAAM zu den einzelnen Aspekten des Art. 3		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Für AMAG ist der wesentliche Aspekt, dass EU bzw. ECE-Verkehrsszenarien beherrscht werden müssen. Zu den detaillierten Absätzen verweist AMAG auf die Stellungnahme bzw. Präzisierungen von SAAM.		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Schweizer Regelung soll unverändert gelten für Fahrzeuge mit Automatisierungssystem, die für den Betrieb auf die Anwesenheit einer fahrzeugführenden Person angewiesen sind. Diese Fahrzeuge basieren meist auf Volumenmodellen, womit die mit dieser Regelung vertrauten Importkanäle angesprochen sind.</p> <p>Für führerlose Fahrzeuge würde die generelle Schweizer Regelung mit Bezug zum Einfuhrdatum nicht gelten. Nur Fahrzeuge, die dem aktuellen Stand der Technik und den neuesten Vorschriften entsprechen, sollen zugelassen werden. Wie ist sichergestellt, dass die «neuesten Vorschriften und der aktuelle Stand der Technik» für zulassende Behörden verfügbar ist?</p>		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.</p>		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Sinnhaftigkeit der teilweisen sehr detaillierten Ereignisse in Art. 7 und Art. 23 ist zu hinterfragen, da sehr anfällig auf Missverständnisse. Grundsätzlich könnte der Bestimmungen der UNECE und EU gefolgt werden, und der Einfachheit halber nur die abweichenden Bestimmungen aufgeführt werden. Jedoch würde dies auch die nachvollziehbare Nennung der jeweiligen Bestimmungen bedingen.</p> <p>Hinweise zu Art. 7 von SAAM sind zu berücksichtigen.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im Wesentlichen wird darauf hingewiesen, dass die Herausforderung bestehen würde, dass der Hersteller gar nicht weiss, wer die Fahrzeuge besitzt/nutzt. Das ASTRA müsste in diesem Fall wohl die Halterdaten zur Verfügung stellen (analog Rückruf).</p> <p>Weiter verweisen wir auf die Ausführungen von SAAM zum Artikel 8.</p>		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>AMAG kann gut mit dem Grundsatz der geforderten Typengenehmigung gemäss Art. 11 leben, da davon ausgegangen werden kann, dass in mittlerer Frist derartige Fahrzeuge am europäischen Markthorizont erscheinen werden.</p> <p>Es ist jedoch von SAAM richtig bemerkt, dass die Bestimmung stark einschränkend in Bezug auf in der Schweiz entwickelte Lösungen sein könnte. Eine Flexibilität in Bezug auf schweizerische Einzelgenehmigungen (für Kleinserien) wäre daher empfehlenswert – insbesondere im Bereich von Spezialfahrzeugen könnte dies sehr wertvoll sein.</p> <p>Grundsätzlich müsste allerdings bedacht werden, dass im Rahmen einer Befreiung von der Typengenehmigungspflicht die Gefahr bestehen würde, dass es wieder verschiedene kantonale Regelungen geben würde.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.</p>		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.</p>		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen, weist aber dringend darauf hin, dass die Aufbewahrungsfrist von 10 Jahren für nicht praktikabel und auch nicht für datenschutzkonform angesehen wird. Daten sollten nach angemessener Aufbewahrungsfrist nach Fahrzeugrücknahme bspw. im Mietgeschäft vernichtet werden dürfen.		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Anlehnung an den europäischen Entwurf wird begrüsst, jedoch soll in den Formulierungen darauf geachtet werden, dass keine unverhältnismässigen staatlichen Eingriffe über die Formulierung in der Verordnung forciert werden. In den wesentlichen Aspekten folgt AMAG den Empfehlungen von SAAM.		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich sind die potentiellen Parkierungsflächen, wo ein AVP zur Anwendung kommen würde, tendenziell im Besitz von juristischen oder natürlichen Personen. Daher wird in Abweichung zur vorgeschlagenen Formulierung gemäss Art. 28 Abs. 1 nicht der Hersteller als Einreichende «Person», sondern eine natürliche oder juristische Person und somit die gleiche Formulierung wie im Abschnitt zu den führerlosen Fahrzeugen empfohlen. (Art. 39 Abs. 1) (Bsp.: an Stelle von Volkswagen wäre es die Betreiberorganisation des Parkhauses Messe Zürich, welches beim Kanton oder der zuständigen kommunalen Behörde das Betriebsgesuch einreicht und die geforderten Nachweise erbringen würde) Die Anforderung, dass grundsätzlich jeder Hersteller selbst für eine bestimmte Parkierungsfläche ein eigenes Gesuch einzureichen hat, erscheint weder praktikabel noch vom administrativen Aufwand sinnvoll. Wohl hängt es möglicherweise aber einfach an der etwas missverständlichen Formulierung. Daher gilt auch an dieser Stelle der Verweis auf etwaige Kommentare von SAAM.		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Im erläuternden Bericht auf S. 30 (letzter Satz), dass ein gewisser Mischverkehr bzw. eine Interaktion mit weiteren Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist. In Art. 29 Abs.1a und 1b wird jedoch die klare Abgrenzung gefordert mit zusätzlich speziellen Zu- und Wegfahrten.</p> <p>Es wird dringend empfohlen, das Dokument «Technischer Anforderungskatalog für die autonome Fahrfunktion „Automated Valet Parking (AVP)“ (Oktober 2022) des Kraftfahrtbundesamt zu konsultieren, welches in Zusammenarbeit mit dem VDA erarbeitet wurde.</p> <p>Der geografische AVP-Anwendungsbereich steht auch anderen am Verkehr Teilnehmenden (Parkflächennutzern von beispielsweise manuell gesteuerten Fahrzeugen oder VRU) zur Verfügung. Im Sinne der Kollisionsfreiheit- und vermeidung soll das AVP-Gesamtsystem so konzipiert sein, dass sichergestellt ist, dass das AVP-Fahrzeug alle im AVP Anwendungsbereich relevanten Objekte und Personen (permanent, statisch sowie dynamisch) erkennt und auf diese sicher reagiert, sodass die grundsätzliche Kollisionsfreiheit mit diesen Objekten und Personen gewährleistet ist.</p> <p>Das Sicherheitskonzept muss auf Systemebene die Erkennung und Minimierung oder Umgehung der in der Gefährdungsanalyse identifizierten möglichen Gefährdungen nach dem Stand der Technik durch geeignete Maßnahmen aufzeigen. Als mitigierende Massnahmen (im Anforderungskatalog unter Kapitel 3 zu finden) würde bspw. an gut sichtbaren und gut erreichbaren Stellen in ausreichender Anzahl eine Möglichkeit vorhanden sein, mit der bei dessen Betätigung aller im geografischen AVP Anwendungsbereich befindlichen und zum AVP-Gesamtsystem gehörigen AVP-Fahrzeuge durch AVP Deaktivierung unmittelbar in den risikominimalen Zustand überführt werden. Diese Möglichkeit muss gut erkennbar gekennzeichnet sowie gegen Missbrauch und unbeabsichtigte Betätigung gesichert sein.</p> <p>Die Umsetzung der dynamischen Fahraufgabe und die Beherrschbarkeit für andere am Verkehr Teilnehmende in den jeweiligen Kreuzungs- und Einbiegesituationen im geografischen AVP Anwendungsbereich ist der beurteilenden Behörde sowie dem anhand konkreter Szenarien aufzuzeigen.</p> <p>Die Anforderung der speziellen Zu- und Wegfahrtswegen wird abgelehnt, da dies hohe Investitionen in die bestehende Infrastruktur bedeuten würde und unter oben beschriebenen erfüllten Anforderungen in Bezug auf Mischverkehr nicht verhältnismässig sein wird.</p> <p>In Bezug auf den Verweis auf Art. 40 Abs. 5 wird bereits an dieser Stelle angemerkt, dass für zusätzliche Anforderungen eine Verhältnismässigkeit gelten soll, welche unter Bewertung der Risiken auch einen sinnvollen nachhaltigen und wirtschaftlichen Betrieb sicherstellen soll.</p> <p>Auf weitere Aspekte von SAAM wird an dieser Stelle ebenfalls verwiesen.</p>		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Titel könnten besser formuliert werden in «Erteilung der Betriebsbewilligung für Parkierungsflächen».</p> <p>Es ist darauf zu achten, dass die Formulierung auf einer funktionalen Ebene gehalten wird, welche die Tätigkeit Rechte und Pflichten für im Rahmen der Verkehrssicherheit und dem Verkehrsfluss definiert. Auf eine allzu detaillierte Ausführung und Detailtiefe ist zu verzichten.</p> <p>Dass gemäss Art.30 Abs. 2 der Importeur (also u.a. AMAG) in die Pflicht genommen wird, ist für AMAG soweit OK und entspricht der bereits gelebten Praxis.</p> <p>Bezüglich weiterer Vereinfachungen verweisen wir auf die Darstellung von SAAM.</p>		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich wird hier der Anspruch des Regulators verstanden in Bezug auf die Sicherstellung der Ladesicherheit. Während bei der Beladung (sofern es sich nicht um den Zulad einer abgegrenzten Teilladung handelt) noch die Möglichkeit bestünde, Art. 31 Abs1 zu erfüllen, dürfte die Anforderungen aus Art. 31 Abs. schwierig zu erfüllen sein, da wohl kaum eine abschliessende Einschätzung durch die entladenden Personen über die Verteilung und Auswirkung der Restladung vorgenommen werden kann.</p> <p>Entfernt denkbar wäre ein Ansatz, diese Verantwortung den Operatoren zuzuweisen, welche aus den Informationen aus Sensor- und Vehikeldaten diese Einschätzung vornehmen würden, sofern diese von einem vorgehenden Normwert abweichen würde. Eine Umsetzung würde wohl eher schwierig werden.</p> <p>Derartige Kontrollprozesse im Allgemeinen müssten durch die Regulation im Wesentlichen nicht physisch, sondern digitalisiert abgebildet und ermöglicht werden (siehe Kommentare auch zu Art.32).</p> <p>Grundsätzlich folgt aber AMAG insbesondere auch der Diskussion durch SAAM, woraus geschlossen wird, dass die Bestimmung nicht erforderlich wäre, da sie kein konkretes Problem löst, sondern zusätzliche schafft.</p>		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es ist im Grundsatz darauf hinzuwirken, dass alle manuellen Arbeiten, wie sie bspw. im Art. 32 Abs. 2 durch die erweiterte Funktionskontrolle im Rahmen digitalisierter Checks (möglicherweise durch den Operator fern überwacht) ausgeführt werden können. Für die sichere tägliche Inbetriebnahme ist der Halter verantwortlich und dieser soll selbst entscheiden können, wie er die erweiterte Fahrzeugkontrolle betrieblich organisiert (physische Kontrolle vor Ort, mittels Fernbedienung, automatisiert etc.).

Art. 32 Abs. 7 wird wohl prozessual schwierig umsetzbar sein – Kontrollorgane müssten im Rahmen des bewilligten Betriebes so angewiesen sein, dass eine Kontrolle über den Operator gemacht werden kann. Zusätzlich besteht bei nicht regelkonformem Verhalten des Vehikels auch die Möglichkeit, auf die Aufzeichnungen des Fahrmoduspeichers zuzugreifen, sollte ein ernsthaftes Vergehen, welches die Verkehrssicherheit oder den Verkehrsfluss beeinträchtigt, begangen worden sein.

Generell scheint der ganze Artikel schwer lesbar, weshalb geeignete Verbesserungen vorgenommen werden sollen. (siehe dazu auch SAAM)

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es leuchtet ein, dass der «Permit-Holder» oder Fahrzeughalter eine natürliche oder juristische Person in der Schweiz sein soll. Betreffend den Arbeitsplatz der Operatoren gemäss Art. 33 Abs. 1 wäre sicherlich sinnvoll, diese sowohl in der Schweiz als auch weiteren Ländern ansiedeln zu dürfen. Die Beschränkung des Arbeitsortes von Operatoren auf das schweizerische Gebiet könnte vor allem in Grenzstädten problematisch sein im Rahmen von interoperablen Lösungen.

Auch ist wünschenswert, dass die Aufgaben und Pflichten der Operatoren mehr auf den Outcome basiert und offener formuliert würden (Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss / Versorgung von Passagieren mit relevanten Informationen betreffend Störungen im Automatisierungssystem etc.). Dies würde auch dem Umstand Rechnung tragen, dass sich (gemäss Erläuterungen zur Verordnung auf S. 36) in Art. 33 Abs. 2 trotz der detaillierten Regelung weitere Aufgaben ergeben können, welche aus den Gebrauchs- und Bedienungsanleitungen hervorgehen. Aktuell sind die Aufgaben bereits sehr prozessorientiert im Detail beschrieben (bspw. Art 33 Abs. 2g), was als wenig zielführend erachtet wird.

In weiteren Details folgt AMAG den Empfehlungen von SAAM.

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>AMAG folgt an dieser Stelle den Empfehlungen der SAAM.</p> <p>Im Weiteren wird angemerkt: Mit Art. 39 Abs. 5 wird der beurteilenden Behörde das Recht eingeräumt, zusätzliche und ergänzende Angaben einzufordern. Der Regulator hatte hier sicher die Absicht, dass die Liste in Art. 39 noch nicht abschliessend einzuschätzen sei. Jedoch öffnet er hier Tür und Tor, so dass ein föderaler Flickenteppich entsteht und Bewilligungsprozesse mit zusätzlichen (teils möglicherweise sogar willkürlichen) Anforderungen belegt werden.</p> <p>Es wäre wünschenswert, dass solche zusätzlichen (lokalen) in der Verordnung nicht enthaltenen Anforderungen, generell nicht zulässig oder nur in Absprache oder unter Anhörung der ASTRA-Begleitgruppe und dessen Empfehlung (zu Ergänzen in Art. 39 analog Art.40 Abs. 6) aufgestellt werden dürften.</p>		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.</p>		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.</p>		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese sehr lange Liste von detaillierten Straftatbeständen offenbart eine gewisse «Kriminalisierungstendenz» des automatisierten Fahrens, die einerseits unverhältnismässig erscheint und andererseits beim Publikum den Eindruck erweckt, dass AV per se gefährlich sind und man sich darauf besser nicht einlassen sollte. Das passt nicht zur bisherigen Haltung der Schweiz, die mit realistischen Risikoabwägungen bei den Pilotversuchen in Europa als Wegbereiter aufgetreten ist. Von einer übervorsichtigen Überregulierung sollte abgesehen werden. Die ganze Bestimmung bedarf einer detaillierten Überprüfung. Es sollten für Fehlverhalten (ohne Unfallfolgen) nur dann neue Straftatbestände als abstrakte Gefährdungsdelikte geschaffen werden, wenn nachgewiesen ist, dass diese mit den bisherigen Strafbestimmungen des StGB und SVG nicht bereits abgedeckt sind. Dies wäre im Bericht entsprechend darzulegen.		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Einverstanden.		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Straßenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: AMAG übernimmt an dieser Stelle die Formulierung der SAAM für Präzisierungen.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Keine Anmerkungen

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Im Grundsatz einverstanden, aber die Verantwortlichkeiten sollten (zumindest im Bericht) etwas konkreter erläutert werden.

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1^{bis} und 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Grundsätzlich einverstanden.

Es könnte noch in Erwägung gezogen werden, dass für Führerprüfungen nur noch Fahrzeuge zugelassen werden, welche definierte FAS aufweisen? Dadurch ergäbe sich ein einheitliches Prüfungsniveau. Ansonsten würden die erworbenen Kompetenzen sehr stark nach dem verwendeten Ausbildungsfahrzeug differenziert.

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich einverstanden.		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich einverstanden.		



Postfach 357
CH-8401 Winterthur

Herr Bundesrat
Albert Rösti
Kochergasse 10
3003 Bern

Winterthur, 31. Januar 2024

**Vernehmlassung 2023/75 bezüglich Verordnung über das automatisierte Fahren:
Stellungnahme der AXA**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Wir begrüssen es, dass der Bundesrat sich mit der Regulierung des automatisierten Fahrens auseinandersetzt. Gerne möchten wir die Möglichkeit nutzen, zum geplanten Art. 14 Abs. 3 der Verordnung über das automatisierte Fahren Stellung zu nehmen.

Aus Sicht der AXA bringt die damit geplante Meldepflicht einen erheblichen und seitens Verwaltung wohl unterschätzten Mehraufwand mit sich. Gleichzeitig ist der Mehrwert der Meldepflicht angesichts des raschen technologischen Wandels möglicherweise begrenzt. Die Meldepflicht ist deshalb abzulehnen.

Da die AXA nur zu einem Punkt Stellung nimmt, erlauben wir uns, unser Anliegen direkt nachfolgend und nicht im dafür vorgesehenen Formular darzulegen.

Vielen Dank für Ihre Kenntnisnahme. Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'K. Rüttimann'.

Karin Rüttimann
Chief Claims Officer

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Regula Schenkel-Luthiger'.

Regula Schenkel-Luthiger
Leiterin Public Affairs & Sustainability



Art. 14 Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit: Meldepflichten

Anpassungsempfehlung Art. 14 Abs. 3: Streichen

~~3-Die Haftpflichtversicherer müssen dem ASTRA innerhalb von 30 Tagen nach Abschluss der Schadenfälle alle Daten im Zusammenhang mit Unfällen mit führerlosen Fahrzeugen in einer anonymisierten Form übermitteln.~~

Mit Artikel 14 Abs. 3 Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) würde eine Meldepflicht für die Haftpflichtversicherer geschaffen, welche mit einem erheblichen Aufwand verbunden ist und die gleichzeitig oft stark verzögerte Meldungen schaffen würde.

Es ist grundsätzlich korrekt, dass eine allfällige Meldung erst nach Abschluss erfolgen soll, da erst dann alle Unterlagen vorliegen. Ein beträchtlicher Teil der Schadenfälle wird jedoch erst nach mehreren Jahren abgeschlossen. Führt der Unfall z.B. zu einem schweren Personenschaden, so kommt es häufig erst viele Jahre nach dem Unfall zu einem Fallabschluss. Angesichts des raschen technologischen Fortschritts in Sachen künstliche Intelligenz ist der Erkenntnisgewinn und Mehrwert einer Meldung Jahre nach einem Unfall möglicherweise eingeschränkt.

Das Interesse der Behörde müsste es sein, möglichst rasch von einem Unfall Kenntnis zu erhalten. Entsprechend muss diese Meldung sinnvollerweise durch die Polizei, wie es in Art. 14 Abs. 2 richtigerweise vorgesehen ist, und nicht durch den Haftpflichtversicherer erfolgen.

Der Aufwand der Meldepflicht für Versicherer dürfte gleichzeitig nicht unerheblich sein, bedenkt man, dass die Daten konsolidiert und aufbereitet werden müssten, eine sichere Datenübermittlung gewährleistet werden müsste und darüber hinaus eine Anonymisierung der betreffenden Daten verlangt wird. Dieser Aufwand wird durch den angesichts der Verzögerung möglicherweise fraglichen Mehrwert der Meldung nicht gerechtfertigt. Die AXA lehnt deshalb die geplante Meldepflicht ab.

Sollte sich der Bundesrat trotz der Ausführungen oben entscheiden, eine Meldepflicht einzuführen, bedürfte die sehr allgemein und weit gefasste Bestimmung «alle Daten» einer Präzisierung. Auch ist die unüblich kurze Frist angesichts der fehlenden Dringlichkeit nach Fallabschluss zu beanstanden. Zudem wäre der Meldeprozess, der aus unserer Sicht in der Verantwortung des ASTRA läge, technisch und operativ so einfach wie möglich zu gestalten.



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

CH Open

Brückenstrasse 73

3005 Bern

info@ch-open.ch

Kontakt: matthias.guenter@ch-open.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

- Wir sind befremdet, dass Fahrzeuge mit einem geringeren als Autonomie-Level 5 auf den Strassen unterwegs sein sollen mit Billigung der Behörden. Das erweckt unangenehme Erinnerungen an die Willfährigkeit gegenüber der Autoindustrie, wie sie sich auch beim Dieselskandal bei VW und das Verhalten von Uber gegenüber seinen Angestellten im generellen gezeigt hat. Das waren triviale Problem gegenüber der notwendigen Kontrolle und Aufsicht über automatische Fahrzeuge.
- Wir bezweifeln, dass die Kantone und Bund die Fähigkeit haben, den Prozess angemessen zu überwachen und ihre entsprechenden Teile zu steuern. Andere Digitalisierungsvorhaben von massiv kleinerer Komplexität scheitern beim Bund schon zu häufig.
- Es ist bedenklich, dass das psychologische Verhalten der Lenker so wenig berücksichtigt wird (einfach alles mit Bussen regeln).
- Einfachste Use Cases wurden nicht durchdacht. Z.B. könnte unseres Erachens Mobility die Vorgaben dieser Verordnung nicht erfüllen.

	<ul style="list-style-type: none"> • Wir fordern, Fahrzeuge, die autonome Steuerungen beinhalten aus der Ferne und für Dritte als solche gekennzeichnet werden müssen. (analog L für Anhänger). Insbesondere, wenn Autonomie-Level 5 nicht erreicht wird. • Es muss von aussen erkennbar sein, dass die automatische Steuerung aktiv ist. Damit bei Unfällen auch für Dritte klar ist, ob das KI-System aktiv war. • Die Haftung soll primär beim Hersteller sein. Für Schäden an Dritten soll eine Beweislastumkehr zu Lasten des Herstellers gelten. • Die Hersteller müssen Sicherheitsgarantieren allenfalls analog zum Eisenbahngesetz leisten müssen. • Auch die neuen Assistenzsysteme pfuschen bereits den Fahrenden rein. Auch dies müsste lückenlos dokumentiert sein. Wie soll der Fahrer verantwortlich sein, wenn ein Softwareupdate des Herstellers, ihm beliebig ins Lenkrad greift. • Einsatzgebiete sollten herstellernerneutral und für die Allgemeinheit gekennzeichnet sein. • Generell sollen Open Source und offene Standards verwendet/favorisiert werden. Ergebnisse sind als Open Data und/oder Open Access zur Verfügung zu stellen. • Wenn die Verordnung es nicht erlaubt, dass neu auch Leute, die aufgrund von Behinderungen oder temporär nicht Autofahren können, so hat sie ihr Ziel nicht erreicht. Sie widerspricht damit unseres Erachtens auch dem BehiG. • Wir vermissen spezielle Regelungen zum Datenschutz.
--	---

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <ul style="list-style-type: none"> • Art 3 Abs 2 c: Wo wird klargestellt wo das Einsatzgebiet ist? • Art 3 Abs 3: Es fehlt ein Eintrag, dass auch mit unvorhergesehenen Einflüssen (Witterung, Hindernisse auf Fahrbahn etc). umzugehen ist. 		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <p>Einsatzgebiete sollen nicht frei durch die Hersteller gewählt werden dürfen. Diese sind zu standardisieren. Ansonsten haben wir eine Situation wie die frühe Erstellung der Eisenbahnen in der Schweiz. Auch dort musste der Steuerzahler am Schluss aufräumen.</p> <p>Es ist nicht genügend, dass sie nach Art. 4 Abs 4. dies erkennen. Grundsätzlich muss das Automatisierungssystem damit umgehen können, die Verantwortung an den Fahrer / Operator delegieren oder sich vorgängig abschalten.</p>		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Behandlung als rein administrative Massnahme ist unseres Erachtens nicht sinnvoll. Die Konsequenzen gehen auch zu wenig weit.

Wenn ein Fall nach Abs 2 a oder c eintritt, so müssten alle typengleichen Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden, bis das Problem geflickt ist.

Im Falle von Abs. 2 b wäre die Massnahme u.U. unverhältnismässig.

Warum hier plötzlich das Departement und nicht das ASTRA zuständig ist, ist unklar. Der Entscheidungsweg scheint dann eher politisch als sachlich begründet zu sein.

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Parkplatzüberwachung braucht ebenfalls einen Fahrmodusspeicher und auch die Operators. Dies ist analog zur Luftüberwachung.

Art 7

Der Begriff Fahrmodusspeicher ist nicht definiert. Er müsste in Art. 2 beschrieben werden.

Auch Assistenzsysteme müssten diesen Artikel einhalten.

Abs 4. Die Position muss immer gespeichert werden. Die Auflösung zeitlich ist ungenügend. Es ist ein fortlaufender Zeitstempel zu verwenden.

Abs 5. Warum ist das hier plötzlich eine spezifische ID?

Abs 6: Die Formulierung ist unglücklich. Es sollte nicht ein Zeitstempel, sondern derselbe sein.

Art 38

(c) Wer erteilt hier wem Anweisungen? Wenn das Automatisierungssystem Anweisungen gibt, haftet der Hersteller.

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 8. Es ist sehr problematisch, dass der Hersteller die Betriebsdauer selber beenden darf. Das sollte so nicht in der Verordnung stehen. Der Hersteller muss mindestens 10 Jahre die Betriebsdauer garantieren (oder ein vergleichbarer Wert analog zu bisherigen Fahrzeugen). Die Verordnung sollte regeln, dass Sicherheitsupdates in diesem Zeitraum zu gewähren sind.</p> <p>Grundsätzlich hat der Hersteller die Halter zu entschädigen, wenn er die Zertifizierung verliert und das Fahrzeug nicht weiter betrieben werden kann.</p>
--	--

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es sind mehr Anforderungen an die Anleitung zu stellen.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Hier wird den Herstellern erlaubt, sich aus der Verantwortung zu stehlen. Dieser Artikel muss überarbeitet werden. Die Anleitung für ein Auto wird sicher länger sein, als die 99 Seiten zum iPhone. Das ist nicht praktikabel.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Das ASTRA muss mehr machen, wenn experimentelle Steuerungen – andere gibt es nicht -zum Einsatz gelangen. Die Hersteller müssen sie die notwendigen Daten für die Prüfung präventiv liefern, solange sie nicht Autonomie-Level 5 erreichen.</p> <p>Es ist unklar, wie das ASTRA hier genügend Kompetenz aufbauen will. Allenfalls muss auch die Lieferung an eine europäische Stelle bereits vorgesehen werden, die die notwendigen technischen Kompetenzen besitzt. Die Finanzierung und der Aufbau der Kompetenz ist zu regeln.</p>		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Angaben sind durch die Hersteller zu liefern nicht durch die Fahrzeughalter. Die Einschränkung auf führerlose Fahrzeuge macht unseres Erachtens keinen Sinn. Alle solchen Systeme, inklusive solche mit Assistenzsysteme, müssen das liefern.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die Einschränkung auf führerlose Fahrzeuge macht keinen Sinn. Es fehlt eine Klausel, dass Fahrzeuge desselben Typs ausser Verkehr gesetzt werden können, wenn ein genügend grosses Problem auftritt.</p>		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es wird sehr spezialisierte Prüfungen verlangen. Es macht keinen Sinn, wenn die 26 Kantone das einzeln versuchen. Sie sind technisch und organisatorisch dazu nicht in der Lage, gegeben die neue Komplexität. Daher ist unklar, warum sie nicht jemanden beauftragen sollen. Allenfalls muss dies sowieso europäisch geregelt werden.</p> <p>Die Prüfungen sind den Herstellern zu belasten und nicht den Fahrzeughaltern. Diese haben zu wenig Einfluss auf das, was das Fahrzeug macht. Der Hersteller installiert Updates in eigener Regie.</p>		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Solange Autonomie-Level 5 nicht erreicht wird, sollten zusätzlich Informationen geliefert werden. Auswertung der Fähigkeiten des KI-Systems und Verbesserungen sollten auch dazu gehören. Gerade auch, wenn die Arbeiten vom ASTRA finanziert sind, haben die Gesuchsteller solche Daten zu liefern.</p>		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Bis die KI-Systeme genügend gut sind, sollten mehr Daten gesammelt werden.</p>		

<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aufbewahrung wie für Geschäftsunterlagen sind angebracht. Es ist auch zu klären, wer sie löschen darf. Der Hersteller zur Verschleierung seiner Verantwortung?</p>		
<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wie soll dies bei Mobility funktionieren? Entweder können die Fahrzeuge das selber dem Führer erklären, oder solche Dinge sollten nicht in Betrieb gesetzt werden. Die hier vorgeschlagene Lösung besteht im. Abschiebung der Verantwortung an die schwächste Partei, die dann nicht weiss, was sie unterschrieben hat.</p>		
<p>23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Jederzeit ist zu ungenau. Abs b (3) Dies ist eine falsche Umkehr der Verantwortung. Auch hier können sich die Hersteller aus der Verantwortung ziehen.</p>		
<p>24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

Sehr einschränkend, aber Probleme sollte das keine machen. Da es schon heute Parkierassistenten gibt, wohl etwas übertrieben.

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir sind verwundert, warum diese relativ einfache Automatisierung vollständiger geregelt werden muss als das führerlose Fahren.

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es ist unklar, wer das lokalisieren muss.

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Warum sollten die Flächen pro Hersteller sein? Das kann nachhaltig nicht funktionieren. Es erhöht die Monopolisierung durch die Hersteller.

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Herstellerspezifische Parkplätze machen keinen Sinn.

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Operatorinnen sind nicht definiert. Der Hersteller muss unseres Erachtens nach eine Niederlassung in der Schweiz haben wegen möglicher rechtlicher Probleme. Er hat nachzuweisen, dass genügend Assets vorhanden sind, dass er für systematische Schäden (z.B. wenn die ganze Flotte wegen eines Cyberangriffs Sabotageakte begeht) entschädigen kann. Die Haftungsregeln für Eisenbahnunternehmen können als Basis dienen. Bei grossen Flotten sind 100 MCHF wahrscheinlich sinnvoll.		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Verantwortung für Aktualisierung liegt beim Hersteller. Die Fahrzeughalter können hier keinen Einfluss nehmen. Updates spielen die Hersteller einfach ein. Den Hersteller aus der Verantwortung zu entlassen, dass er feststellt, ob das Fahrzeug in einem genehmigten Bereich ist, ist untauglich. Wenn das Fahrzeug nicht mal feststellen kann, ob es im gültigen Einsatzbereich ist, dann sollte es überhaupt nicht führerlos unterwegs sein dürfen.		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>Auch hier wird der Hersteller zu stark aus der Pflicht entlassen. Grundsätzlich obliegt es dem Fahrzeug und damit dem Hersteller, sinnvolle Manöver durchzuführen. Art 33 Abs 2 macht unseres Erachtens das ganze führerlose Fahren sinnlos. Der Operator muss dann die Rolle des Fahrers übernehmen.</p>
--

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es fehlt die Bemerkung, dass das Automatisierungssystem dann nicht mehr eingreifen darf.		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Bedienungsnotelemente wären immer sinnvoll. So haben auch Trolleybusse einen Notmotor.
--	--

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Schweiz finden wir gut. Wir finden, dass kein Jekami erlaubt ist und dass demokratische Strukturen diese genehmigen müssen. Es darf kein rein administrativer Vorgang sein. Immerhin wird systematisch die Bevölkerung gefährdet (ansonsten wäre es ja Autonomie-Level 5). Die Haftungssituation des Herstellers muss analog zu Eisenbahnunternehmen geregelt werden. Die Haftungsfähigkeit des Herstellers im Land ist nachzuweisen.		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es fehlen Rekursmöglichkeiten für betroffene Dritte. Es reicht nicht, dass behauptet wird, dass das irgendwann irgendwie gut für die Gesellschaft ist. Die Toten bei den Experimenten werden nicht die sein, die davon später profitieren. Es braucht auch klare Entschädigungsrichtlinien (analog zu den Fluggesellschaften). Die Schuldfrage kann dann später ausdiskutiert werden.		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Damit werden allfällig passiv betroffene ungenügend informiert. Es muss eine Pflicht geben, mögliche betroffene Dritte vorgängig zu informieren (insbesondere da wir hier nur von Experimenten mit eigentlich zu tiefen Autonomieleveln sprechen).</p>		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, wie das ASTRA und Kantone die Aufsicht wahrnehmen können und wie sie das sicherstellen. Der VW-Skandal hat gezeigt, dass die Behörden schon mit weit geringerer Komplexität überfordert sind oder unwillig, hart durchzugreifen. Wie sollen sie autonomes Fahren kompetent und unabhängig prüfen?</p> <p>Es braucht aufgrund des grossen Druck der Automobil- und Techindustrie hier zusätzlich eine Aufsicht über die Aufsicht.</p>		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Dieser Katalog ist so nicht brauchbar. Es entsteht der Eindruck, als würde einfach willkürlich jeder mit einer Busse belegt, der irgendetwas falsch macht. Wenn das Thema seriös aufgearbeitet worden wäre, so würden Hersteller/Fahrzeug es unmöglich machen, dies falsch zu machen.</p> <p>Der Einzige, der kaum mit Busse zu rechnen hat, ist der Hersteller.</p> <p>Wir glauben auch, dass es bei Grobfahrlässigkeit bis Mutwilligkeit geben kann, wie sie Hersteller von autonomen Fahrzeugen schon anderswo gezeigt haben, eher Gefängnis angemessen wäre.</p> <p>Autonomes Fahren kann nur funktionieren, wenn primär der Hersteller in der Verantwortung ist. Alle anderen haben weder die Informationen noch den notwendigen Zugriff auf das Fahrzeug.</p> <p>Der ganze Katalog ist neu aufzubauen.</p> <p>Es kann ein einfaches Szenario durchgespielt werden: Wenn Mobility nicht autonome Fahrzeuge sinnvoll anbieten kann, dann ist die Verordnung ein Rohrkrepiere.</p>		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es fehlt ein Signet für das Fahrzeug selbst und Hinweise auf ein aktives System. Auch Strecken auf denen autonome Fahrzeuge unterwegs sein dürfen, sollten speziell gekennzeichnet werden.

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bei grösseren notwendigen Updates ist eine sofortige Nachprüfung notwendig. Wurden keine möglichen Schadensszenarien durchgespielt? Gerade im Umfeld erhöhter Cybersecurity-Threats würden wir hier mehr erwarten. Es muss auch klar sein, wie das ASTRA in kürzester Zeit durchziehen kann. Die Hacker warten nicht.

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind hier für eine jederzeit abschliessende Liste, die geführt und publiziert wird.		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gegeben, wie komplex das ist, ist es uns unklar, wie hier sinnvoller Prüfungsstoff aussehen soll. Wenn das funktionieren würde, müssten die Fahrzeugführerinnen weniger wissen und nicht mehr.		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wurde FAS zwingend vorgeschrieben und die notwendige Schulung vergessen?		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wurde FAS zwingend vorgeschrieben und die notwendige Schulung vergessen?		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpiлот und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden),		
---	--	--

explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wurde FAS zwingend vorgeschrieben und die notwendige Schulung vergessen?		

Entwurf



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Forensisches Institut Zürich (FOR)

Güterstrasse 33

Postfach

8010 Zürich

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Allgemeine Bemerkungen

Mit den in die Vernehmlassung geschickten Verordnungen (AFV und ÖStFV) soll die vom Parlament beschlossene Einführung und die Zulassung von autonomen und teilautonomen Fahrzeugen teilweise umgesetzt werden (nArt. 25 lit. c-d SVG). Der Zeitplan ist ambitioniert, indem die Inkraftsetzung im 1. Quartal 2025 geplant ist. Sie beinhaltet in einem ersten Schritt die Möglichkeit der Zulassung der nachfolgenden drei Arten von automatisierten Fahrsystemen:

- 1. Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die nach wie vor einen Fahrzeugführer benötigen, aber bestimmte Streckenabschnitte automatisiert zurücklegen können und vom Fahrzeugführer nicht dauernd beaufsichtigt werden müssen.*
- 2. Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die auf im Voraus festgelegten Parkierungsflächen ohne Anwesenheit des Fahrzeugführers manövrieren dürfen.*
- 3. Führerlose Fahrzeuge, die auf im Voraus festgelegten Fahrstrecken unter der Aufsicht eines Operators verkehren dürfen.*

Der vierte im SVG vorgesehene Anwendungsfall des automatisierten Fahrens, führerlose Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedrigen Geschwindigkeiten, welche nicht auf festgelegte Strecken beschränkt sind und für welche keine Operatoren notwendig sind, wird in diesem Schritt noch nicht umgesetzt.

Wie der Bericht zeigt, kann mit der schrittweisen Einführung des automatisierten Fahrens ein grosses Potential nutzbar gemacht werden, indem die Verkehrssicherheit verbessert und das Verkehrssystem effizienter genutzt werden kann. Hierdurch können Strassenkapazität und Verkehrsfluss erhöht und die Nachhaltigkeit gesteigert werden. Die neue Technologie ermöglicht privaten und öffentlichen Mobilitätsdienstleistern, neue, zukunftsgerichtete Geschäftsmodelle zu entwickeln und bildet die Grundlage für wirtschaftliche Innovationen, die auch für den Wirtschaftskanton Zürich von volkswirtschaftlicher Bedeutung sind.

Der Vorlage kann aus forensischer Sicht grundsätzlich zugestimmt werden, da hiermit die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer gewährleistet ist respektive verbessert werden soll.

Aus forensischer Sicht besonders wichtig scheint, dass die Strafverfolgungsbehörden in Untersuchungs- und Ereignisfällen auf die Fahrdaten zugreifen können. Damit wird sichergestellt, dass die Ursachen von Unfällen mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen aufgeklärt, die Rolle der Fahrzeuglenkenden resp. der intelligenten Assistenzsysteme im Ereignis geklärt und die Systeme kontinuierlich verbessert werden können.

Es ist zu begrüßen, wenn in der Schweiz möglichst rasch klare Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die neuen Technologien zu implementieren, um mit der neuen Technologie Erfahrungen sammeln zu können, damit diese für die Verkehrssicherheit, für die Wirtschaft und den universitären Standort nutzbar gemacht werden können. Allerdings weist die Vorlage an gewissen Stellen noch Mängel und offene Fragen auf.

Besondere Bemerkungen

Zur Verhaltenspflicht bei der Verwendung des Automatisierungssystems (Art. 22 nAFV)

Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten präziser umschrieben werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen geschärft werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das indessen nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut kann vielmehr darauf geschlossen werden, dass es genügt, *wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird*. Die Pflichten des Lenkers müssen klarer umschrieben werden. Es muss klar sein, ob die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden muss oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.

Zudem sollte klargestellt werden, dass die neuen Verhaltenspflichten gemäss AFV auch als Verkehrsregeln im Sinne von Art. 26 ff. Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01; SVG) und der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11; VRV) gelten. Ein entsprechender Hinweis oder Verweis im SVG würde Klarheit schaffen. Besser wäre es, die Verhaltensbestimmungen von Fahrzeuglenkenden und Operatoren in die VRV zu integrieren.

Zur Strafbarkeit (Art. 44 nAFV)

Für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaftem Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt, fehlt es an einer rechtlichen Grundlage dafür, unter Umständen auch juristische Personen zur Verantwortung ziehen zu können. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche Unternehmensstrafrechtsnorm beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst

kürzlich im OBG ergänzt werden (vgl. auch BGer 6B_252/2017 vom 20. Juni 2018). So weist das UVEK im erläuternden Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln, herstellen und/oder im öffentlichen Verkehr zulassen oder als System einsetzen wollen, scheint zwingend notwendig.

Ein Verweis auf die Produktesicherheitsgesetzgebung, die aktuell mit Blick auf die Anwendung von Systemen mit künstlicher Intelligenz (KI) überarbeitet wird, wäre hilfreich. Allenfalls müssten gewisse Regeln aus der Produktesicherheitsgesetzgebung, die die Hersteller, die Inverkehrbringer und die Verwender in die Pflicht nehmen, adaptiert oder sinngemäss übernommen werden.

In Art. 44 nAFV werden diverse Handlungen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren für strafbar erklärt. Dabei handelt es sich bei allen Straftatbeständen um blosse Übertretungen mithin um Bagatelldelikte, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können.

Die Erläuterungen hierzu stehen dazu im Widerspruch, indem dort ausgeführt wird, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handle. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind dagegen generell keine vorgesehen. Die vorgeschlagenen Straftatbestände tragen dem Gefährdungspotential entsprechend zu wenig Rechnung. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug im Notmodus auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j nAFV.

Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürfte es u. E. kaum genügen, diese Straftatbestände auch als Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände auszugestalten.

Zur Bewilligungspflicht (Art. 29 und 39 nAFV)

Weiter stellt sich die Frage, ob es für die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen und für Parkierungsflächen genügt, – analog der Regelung in Deutschland – lediglich eine Genehmigungspflicht einzuführen. Zweckmässiger wäre es zweifellos, stattdessen eine Bewilligungspflicht vorzusehen. Dies ermöglicht es, den kantonalen Behörden bei Bedarf massgeschneiderte Auflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Der Vorteil einer Bewilligungspflicht besteht darin, dass der kantonalen Bewilligungsbehörden ein Ermessensspielraum zugestanden wird, was bei einer Genehmigung nicht der Fall ist.

Zur Umsetzung und Inkraftsetzung (Art. 47 nAFV)

Wichtig ist, dass den Kantonen für die Umsetzung genügend Zeit einzuräumen ist. Die geplante Umsetzung im ersten Quartal 2025 ist für die Kantone, die die Vorlage umsetzen müssen, nicht machbar. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen die Kantone die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst auf- bzw. ausbauen.

Zu den finanziellen Auswirkungen

Die neuen Aufgaben sind mit Mehrkosten verbunden. Auch das FOR ist davon betroffen. So müssen nach einem Ereignis komplexe Parkierungssysteme überprüft werden. Zudem muss ein involviertes Fahrzeug im Rahmen von Strafuntersuchungen überprüft und die entsprechenden Daten aus dem Fahrzeug analysiert werden. So kommt der Auslesung und der Analyse von Fahrzeug- und Systemdaten in Zusammenhang mit Unfällen eine immer zentralere Bedeutung zu. Dazu müssen neue Informatik-Systeme und Auslesegeräte beschafft werden. Auch bedarf es einer intensiven Schulung der Unfallspezialisten.

Zur Begleitgruppe

Der vom UVEK angekündigte Begleitgruppe, welche die Umsetzung in den Kantonen unterstützen kann, ist aus forensischer Sicht zuzustimmen. Von Vorteil wäre, wenn diese auch für die Unterstützung von Umsetzungsfragen und die Klärung von Fragen im Zusammenhang mit der Untersuchung von strafrechtlich relevanten Ereignissen auf Fachebene beigezogen werden kann.

Zur Fahrfähigkeitsregelung bzw. Strafbarkeit von alkoholisierten Operatoren (Art. 35 Abs. 2 und Art. 44 Abs. 3 j nAFV)

Gemäss Art. 35 Abs. 2 nAFV müssen während der Ausübung der Tätigkeit als Operatorin oder Operator oder als Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, die Anforderungen an die Fahrfähigkeit erfüllt sein. Die Tätigkeit darf nicht unter Alkoholeinfluss ausgeübt werden.

Es ist zu begrüssen, dass diese Funktionäre fahrfähig sein müssen. Allerdings ist der vorgeschlagene Wortlaut u. E. unklar. Ist die Bestimmung als Alkoholverbot zu verstehen, wie es für Berufsschauffeure und Neulenker gilt oder gelten die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien? Es erscheint sinnvoll, hier auf die Regelung gemäss VRV zu verweisen und klarzustellen, dass diese Verkehrsregeln auch für die Operierenden anwendbar sind. Falls kein Verweis auf die VRV erfolgt, sollte zumindest ein klarer Wert bzw. ein Alkoholverbot definiert werden.

Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatoren sodann nur schwer möglich, da die Überwachung vom Büro aus erfolgt. Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.

Bezüglich Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

Zu Art. 2 lit. d: Das Wort «zumindest» streichen. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>In Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für die Verkehrsvollzugspolizei schwierig und aufwändig, zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in <i>hoch- und vollautomatisierten</i> Fahrsystemen könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.</p> <p>Redaktionelle Hinweise: Zu Art. 3 Abs. 1 lit. a) Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. b) Das Wort «massgeblich» sollte gestrichen werden. Zu Art. 3 Abs. 2 lit. e) Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionsdauer. Die Mindestreaktionsdauer bzw. die entsprechenden Pflichten des menschlichen Eingreifens sollte in der Verordnung konkretisiert werden.</p> <p>Zu Art. 3 Abs. 3: Die Einhaltung der Verkehrsregeln sind sehr detailliert aber zu wenig konkret umschrieben (u. a. «angemessener» Abstand). Im Wesentlichen geht es darum, dass ein vollautomatisiertes Fahrsystem das Fahrzeug so bedienen können muss, dass alle Verkehrsregeln eingehalten werden können. Demgegenüber können das teil- respektive hochautomatisierte Fahrassistenzsysteme nur teilweise und es gelten andere Rechte und Pflichten für die verantwortlichen Menschen.</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In Art. 6 Abs. 2 lit. b ist zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen können. Sonst ist es unklar, ob solche Fälle unter lit. c fallen oder nicht.		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. Art. 7 Abs. 4 lit. d ist entsprechend anzupassen und die ersten drei Wörter sind zu streichen.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Gemäss Art. 8 Abs. 2 nAFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nicht mehr benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen. In Art. 8 wird die Stilllegung hingegen nicht erwähnt. Es ist u. E. mithin unklar, ob solche Fahrzeuge generell von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass es nicht mehr benützt werden darf? Oder bedeutet es, dass das Fahrzeug lediglich nicht mehr im automatisierten Fahrmodus gefahren werden darf? Der Verordnungstext stimmt nicht mit den Erläuterungen überein. Es ist zudem unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich ist. Dies wäre in der SKV zu regeln. Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV stellt dieses Verhalten unter Strafe. Bei den Herstellern handelt es sich allerdings regelmässig um (internationale) jur. Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm analog OBG nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch nicht möglich.		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Ob es richtig ist, vorläufig auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden.</p> <p>Ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich weisen. Zumindest sollte diese Entwicklung im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren beobachtet werden.</p> <p>Aus Sicht der Verkehrssicherheit wären weitere Pflichten zu prüfen.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Dabei ist zu beachten, dass eine Meldung an die Polizei nur bei Personenschaden zwingend ist (Art. 51 SVG). Die Polizei hat somit nicht von allen Unfällen Kenntnis.</p> <p>Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz.</p> <p>Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch melden. Da die Polizei nicht von allen Unfällen Kenntnis erhält, sollte dies zentral durch das ASTRA erfolgen.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen.</p> <p>Der Kanton sollte vom ASTRA in diesen Prozess einbezogen werden.</p>		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom		
---	--	--

ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: "Nicht amtliche" weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann vielmehr darauf geschlossen werden, <i>dass es genügt, wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird.</i> Somit wäre es gemäss unserem Verständnis zulässig, SMS zu schreiben oder ein Buch zu lesen.</p> <p>Die Pflichten der Lenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht? Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, bzw. nach dem Grundsatz in dubio pro reo wäre das Verhalten gesetzeskonform. Auch für die Fahrzeuglenkenden sollte es klar sein, was zulässig ist und was nicht.</p>		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetzeswortlaut bzw. dem Wortlaut der AFV und den Erläuterungen. Gemäss Art. 25b Abs. 2 SVG dürfen Automatisierungssysteme für Parkflächen nur auf Verkehrsflächen vorgesehen werden, die vom übrigen Verkehr sowie von Fussgängern und Radfahrenden abgegrenzt sind. Auf Seiten 8 und 33 (unten) der Erläuterungen wird jedoch von Mischverkehr ausgegangen (sprich es dürfen auf diesen Verkehrsflächen auch von Menschen gesteuerte Fahrzeuge und Fussgänger verkehren).</p> <p>Sofern auf dieser abgegrenzten Parkfläche keine Personen oder Fahrzeuge verkehren und es sich um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, ist das SVG nicht anwendbar (keine öffentlichen Verkehrsflächen). Entsprechend ist es fraglich, ob diese Parkflächen über das Strassenverkehrsrecht zu regeln sind.</p> <p>Parkflächen für das automatisierte Parkieren können über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.</p>		

Zu beachten ist, dass die Kantone insbesondere in diesem Punkt genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zu Abs. 1: Das Gesuch sollte bewilligt und nicht nur genehmigt werden müssen. Anstatt dem Begriff Genehmigung sollte mithin der Begriff Bewilligung verwendet werden. Hierdurch wird es der Bewilligungsbehörde ermöglicht, nötigenfalls zusätzliche Sicherheitsauflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Siehe auch Bemerkungen zu Frage 1.		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gemäss Art. 44 j und h nAFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 nAFV strafbar. Halter können natürliche oder jur. Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von jur. Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind.

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gemäss Art. 35 Abs. 2 nAFV müssen während der Ausübung der Tätigkeit als Operatorin oder Operator oder als Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, die Anforderungen an die Fahrfähigkeit erfüllt sein. Die Tätigkeit darf nicht unter Alkoholeinfluss ausgeübt werden.

Es ist zu begrüssen, dass diese Funktionäre fahrfähig sein müssen. Allerdings ist der vorgeschlagene Wortlaut u. E. unklar. Ist die Bestimmung als Alkoholverbot zu verstehen, wie es für Berufschauffeure und Neulenker gilt, oder gelten die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien?

Es erscheint sinnvoll, hier auf die Regelung gemäss VRV zu verweisen und zu klarzustellen, dass diese Verkehrsregeln auch für Operierenden anwendbar sind. Falls nicht sollte zumindest ein klarer Wert bzw. ein Alkoholverbot definiert werden.

<p>Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatoren sodann nur schwer möglich, weil die Überwachung vom Büro aus erfolgt. Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.</p> <p>Bezüglich der Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser.</p> <p>Bezüglich Strafbarkeit von alkoholisierten Operatorinnen und Operatoren ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis ins SVG wäre klarer.</p>
--

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es sollte eine Bewilligung eingeholt werden müssen, nicht nur eine Genehmigung. Mit der Bewilligung können auch Auflagen verknüpft werden, mit der Genehmigung nicht (vgl. Bemerkungen zu Frage 1).</p> <p>Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können.</p> <p>Den Kantonen muss genügend Zeit eingeräumt werden, um die Zuständigkeiten zu regeln. Allenfalls sind auch kantonale Gesetzesänderungen nötig, welche einige Zeit in Anspruch nehmen.</p>		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Einerseits fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personenschäden kommt. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Zudem weist der erläuternde Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen		

beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig.

Ein Verweis auf die Produktesicherheitsgesetzgebung, die aktuell mit Blick auf die Anwendung von Systemen mit künstlicher Intelligenz (KI) überarbeitet wird, wäre hilfreich. Allenfalls müssten gewisse Regeln aus der Produktesicherheitsgesetzgebung, die die Hersteller, die Inverkehrbringer und die Verwender in die Pflicht nehmen, adaptiert oder sinngemäss übernommen werden.

In Art. 44 nAFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich bei allen um blosser Übertretungen, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des automatisierten Fahrens u.E. zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j nAFV. Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Diesbezüglich ist zu erwähnen, dass Art. 143bis StGB (unbefugtes Eindringen in ein Datenverarbeitungssystem) zwar einen Straftatbestand vorsieht, dieser jedoch keinen Bezug zur Gefahr der Verkehrsteilnehmer herstellt. U. E. wäre im SVG eine Spezialstrafatbestand zu schaffen. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürften diese Straftatbestände keineswegs als – Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände – ausgestaltet werden.

Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist. Z. B. wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG? Die Konkurrenz zu den Straftatbeständen des SVG sollte (zumindest in den Erläuterungen) ausgeführt werden.

Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Beteiligung der Vollzugsorgane und von Unfallspezialisten wird begrüsst.

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen

anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es stellt sich die Frage, woraus hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen die entsprechenden Parkierungsfläche zugelassen ist. Es ist zu prüfen, ob zusätzlich ein Verbotssignal für Fussgänger und nicht zugelassene Fahrzeugführer notwendig ist. Gemäss Gesetz und Verordnung ist auf automatisierten Parkierungsflächen kein Mischverkehr zugelassen (die Erläuterungen stehen diesbezüglich im Widerspruch zum Gesetzes- und Verordnungstext).		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt werden konnten, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie		
---	--	--

spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Abs.: Greenpeace Schweiz, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Bundesamt für Strassen Astra
3003 Bern

via E-Mail an: sgv@astra.admin.ch

Zürich, 24. Januar 2024

**Stellungnahme zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und
Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den
Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) (Vernehmlassung 2023/75)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, an diesem Vernehmlassungsverfahren teilzunehmen und unterbreiten Ihnen unsere Stellungnahme.

Eine detaillierte Begründung und entsprechende Forderungen finden Sie nachfolgend.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüssen



Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz

Zweck des automatisierten Fahrens

Angesichts der Herausforderungen in der Umwelt- und Verkehrspolitik muss das automatisierte Fahren zwingend einen Beitrag zu den nachfolgenden miteinander verbundenen Zielen leisten, damit es gegenüber dem Status Quo ein Fortschritt darstellt. Ist dies nicht der Fall oder läuft sie diesen Zielen sogar zuwider, ist das automatisierte Fahren abzulehnen, respektive entsprechende Entwicklungen in der Schweiz nicht zu fördern.

Verkehrsreduktion: Das automatisierte Fahren muss dazu genutzt werden, dass der motorisierte Gesamtverkehr reduziert wird, sowohl beim Fahrzeugbestand als auch bei den gefahrenen Kilometern. Fahrzeuge müssen zeitlich und räumlich viel besser ausgelastet werden. Heute stehen Autos zu 95% der Zeit ungenutzt herum, zu Stosszeiten sind sie im Durchschnitt nur mit 1,1 Personen pro Fahrzeug besetzt.

Verkehrslenkung: Wohnquartiere, Ortsdurchfahrten etc. sollen vor verkehrsplanerisch unerwünschtem Durchgangsverkehr geschützt werden können.

Geteilte Nutzung: Fahrzeuge sollen künftig hauptsächlich geteilt genutzt werden (Carsharing, Carpooling), das individuell genutzte Privatauto soll zur Ausnahme werden.

Weniger Strasseninfrastruktur: Die Automatisierung soll dazu genutzt werden, die Strassen- und Parkierungsinfrastruktur für Autos zu reduzieren und die Verkehrsplanung zu optimieren. Die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) soll unter keinen Umständen weiter ausgebaut werden.

Möglichst attraktiver Fuss- und Veloverkehr: Der Fuss- und Veloverkehr wird prioritär behandelt, er bekommt deutlich mehr Platz im Strassenraum; Die objektive und subjektive Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs muss beim automatisierten Fahren maximale Priorität haben.

Lückenlose Verkehrssicherheit: Die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden muss auch während der jahrzehntelangen Übergangszeit in Richtung Vollautomatisierung gewährleistet sein, damit die Unfallzahlen sinken – die der motorisierten Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber auch der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden.

ÖV stärken: Als Beitrag der Automatisierung für unsere Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilität stehen die kollektiven Transporte an erster Stelle. Das automatisierte Fahren führt zu einer sinnvollen Ergänzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) – z.B. bei wenig frequentierten Strecken – und nicht zu Konkurrenz oder gar einem Abbau des konventionellen ÖV-Angebotes. Eine einseitige Ausrichtung auf

individuelle und den öV konkurrierende Mobilität muss unbedingt vermieden werden.

Zersiedelung eindämmen: Die Automatisierung leistet einen Beitrag zur Schonung der Natur und Landschaft und reduziert die Zersiedelung.

Da das automatisierte Fahren grundsätzlich ein sehr hohes Potential hat, in all diesen Bereichen auch negative Effekte zu erzielen (vgl. beispielsweise die Studie der ETH Zürich zum automatisierten Fahren in der Schweiz)¹, braucht es zwingend eine proaktive Regulierungsstrategie. Der Staat soll nicht erst dann regulierend eingreifen, wenn Probleme insbesondere zwischen automatisierten Fahrzeugen und dem Langsamverkehr bereits vorhanden sind.

Ohne starke staatliche Lenkung führt das automatisierte Fahren unter anderem zu Mehrverkehr und Zersiedelung, weil durch die Möglichkeit andere Tätigkeiten während dem Autofahren auszuüben, längere Wege etwa zum Pendeln attraktiver werden. Auch das Problem der drohenden Leerfahrten mit vollautomatisierten Fahrzeugen muss mittels Massnahmen vorausschauend angegangen werden. Dies beispielsweise durch die Einführung von Mobility Pricing, welches Anreize bietet Leerfahrten zu vermeiden.

Zudem müssen regulative Leitplanken gesetzt werden, damit die Automatisierung zu einer stärker kollektiv geprägten Nutzung der Verkehrsmittel führt. Wird dies verpasst, wird das Autofahren mit automatisierten Systemen gegenüber dem kollektiven Verkehr deutlich attraktiver, was den Umweltzielen der Schweiz diametral entgegenstehen würde.²

Schliesslich ist es zentral, dass die Attraktivität und Sicherheit des Langsamverkehrs durch die Entwicklung hin zu stärker automatisierten Fahrzeugen nicht eingeschränkt wird. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) «*erweist sich der Mischverkehr als eines der massgebenden neuen Gefährdungsbilder einer zunehmenden Automatisierung [.]*»³. So führt beispielsweise das Vorhandensein weitgehend automatisierter Fahrzeuge dazu, dass Langsamverkehrsteilnehmende teilweise nicht mehr mit einer Person im Fahrzeug kommunizieren können, womit bisherige für die Verkehrssicherheit zentrale Verhaltensmuster wegbrechen.⁴ Automatisierte Fahrzeuge dürfen zudem nicht nur die Unfallzahlen im Mischverkehr nicht ansteigen lassen, sondern sie dürfen darüber hinaus auch nicht zu einem tieferen subjektiven Sicherheitsempfinden von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden führen.

¹ ETH Zürich (2020). Automatisiertes Fahren in der Schweiz: Das Steuer aus der Hand geben?.

² ebd.

³ BFU Beratungsstelle für Unfallverhütung (2020). Automatisiertes Fahren Mischverkehr.

⁴ ebd., Seite 5.

Grundsätzliche Anmerkungen zu den beiden Vorlagen

Basierend auf diesen Zielen gibt es in der Vorlage aus unserer Sicht folgende positiven und negativen Punkte.

Kritische Anmerkungen:

Die beiden Vorlagen räumen dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit bei der Entwicklung des automatisierten Fahrens einen zu hohen Stellenwert ein. Ökonomische Aspekte dürfen nicht zu Lasten von Umweltschutz und Verkehrssicherheit gehen. Insbesondere sollen bei den Finanzhilfen (Vorlage 2) kommerzielle Aspekte kein Kriterium beim Entscheid für oder wider eine Unterstützung sein. Sondern es sollen Projekte gefördert werden, welche auf die Forschung der Effekte des automatisierten Fahrens auf die Umwelt, inklusive Rebound-Effekten, abzielen oder das Monitoring von Unfällen und Beinahe-Unfällen, bei denen der Langsamverkehr mitbetroffen ist, zum Inhalt haben (vgl. Fragen 3 und 8 des Fragebogens 2).

Sehr kritisch sehen wir den Anwendungsfall, bei welchem das Automatisierungssystem gewisse Streckenabschnitten selbständig zurücklegt, ohne dauernd von der fahrzeugführenden Person überwacht zu werden, die Person aber weiterhin jederzeit die Fahrzeugbedienung übernehmen muss, sobald das Automatisierungssystem erkennt, dass es an seine Grenzen kommt oder sobald die fahrzeugführende Person erkennen müsste, dass die Voraussetzungen für eine sichere Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist (vgl. 3. Kapitel im Erläuternden Bericht, Seite 28ff). Allgemein wird in der Forschung zwar angenommen, dass unter bestimmten Voraussetzungen ab einem hohen Grad der Automation der Fahrzeuge, das Potenzial zur Vermeidung von Verkehrsunfällen sehr gross sein kann.⁵ Aber der angesprochene Anwendungsfall stellt eine (zu) hohe Herausforderung bei der Mensch-Fahrzeug-Interaktion dar, weshalb hier mit einer Zunahme der Unfälle gerechnet werden muss.⁶ Die Sicherheitsverluste (z. B. durch Minderung der Aufmerksamkeit des Fahrenden, durch die Übernahmeproblematik und allgemein die Mensch-Fahrzeug-Interaktion) kann in diesem Fall die Sicherheitsgewinne deutlich übersteigen: *«Hauptsächlich verantwortlich für diesen Anstieg ist die Übernahmeproblematik in Situationen, in denen die Fahraufgabe vom automatisierten Fahrzeugsystem dem menschlichen Fahrer innerhalb eines eher kurzen Zeitraums zurückgegeben wird. Verschärft wird diese Problematik auch noch durch die Tatsache, dass es sich in den Übergabemomenten auf Stufe SAE-L3 meist um komplexe Verkehrssituationen handelt und somit die/der übernehmende FahrerIn/Fahrer doppelt gefordert wird. [...] Erst ab einer Hochautomatisierung*

⁵ ebd., Seite 13.

⁶ ebd., Seite 5.

entsprechend SAE-L4 übersteigen im Vergleich zum heutigen Unfallgeschehen die Sicherheitsgewinne die damit einhergehenden Sicherheitsverluste wie z. B. durch den Mischverkehr oder Hacking.»⁷.

Wir fordern deshalb, dass der Anwendungsfall gemäss Artikel 25b, Absatz 1 des neuen Strassenverkehrsgesetzes aus der Vorlage 1 gestrichen wird. (vgl. Fragen 22 und 23 im Fragebogen 1).

Allgemein sollten die Interessen des Langsamverkehrs in den beiden Vorlagen stärker berücksichtigt werden (vgl. Fragen 4, 15, 28 und 38 im Fragebogen 1).

In den Vorlagen wird kaum unterschieden zwischen Regelungen in Bezug auf den automatisierten motorisierten Individualverkehr, mit seinen negativen Auswirkungen auf die Umwelt und dem förderungswürdigen automatisierten öffentlichen Verkehr, respektive den in Zukunft immer wichtiger werdenden öffentlicher Individualverkehr (vgl. Fragebogen 2, Frage 5).

Positiv Punkte der Vorlagen:

Grundsätzlich unterstützen wir die rechtlichen Schranken, welche die Vorlage 1 der Entwicklung des automatisierten Fahrens setzt. Dieser Prozess soll nicht einfach nach dem Prinzip «Ausprobieren und erst später regulierend eingreifen» von statten gehen.

Sehr positiv ist aus unserer Sicht, dass darauf verzichtet wurde, die Möglichkeit der führerlosen Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedrigen Geschwindigkeiten, für die die Fahrtstrecken nicht festgelegt werden müssen und die ohne Beaufsichtigung eines Operators verkehren dürfen in die Verordnung aufzunehmen (SVG Art. 25d, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 8). Dieser Anwendungsfall würde – falls die entsprechenden Fahrzeuge auf den Fussverkehrsflächen verkehren dürften – zu einer Einschränkung der Zu Fuss Gehenden führen. Der voraussichtlich rein kommerzielle Zweck solcher Fahrzeuge rechtfertigt ohnehin nicht, dass der bereits jetzt knappe Platz auf den Verkehrsflächen noch stärker beansprucht wird. Auf diesen Anwendungsfall soll nicht nur derzeit, sondern grundsätzlich verzichtet werden.

⁷ ebd., Seite 31.



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Greenpeace Schweiz Badenerstrasse 171 8003 Zürich
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Erläuterungen im Begleitbrief.		

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p><u>Änderungsanträge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • In Art. 3, Absatz 3 a. und b. («mit angemessener Geschwindigkeit» und «einen angemessenen Abstand») geht nicht hervor, durch wen Geschwindigkeit und Abstände definiert werden. Weil sowohl Geschwindigkeits- und Abstandverhalten in höchstem Masse sicherheitsrelevant sind und Auswirkungen auf die objektive und subjektive Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmenden haben, müssen die angemessene Geschwindigkeit und die angemessenen Abstände zwingend von Seiten Behörden mit klaren Mindestvorgaben geregelt sein. • Zusätzliche Anforderung: Die Fahrzeuge müssen in der Komplexität des urbanen Mischverkehrs die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (auch jener mit körperlichen Einschränkungen und auch jener innerhalb des Fahrzeugs selbst) gewährleisten. Das betrifft vor allem eine situationsangepasste Geschwindigkeit und ein vorausschauendes, defensives Fahrverhalten der Fahrzeuge. • Zusätzliche Anforderung: Die Automatisierungssysteme dürfen nicht zu Lasten des subjektiven Sicherheitsempfindens von Fussgänger/innen und Velofahrer/innen gehen. Entsprechende Verdrängungseffekte beim Langsamverkehr sollen ausgeschlossen werden können. • Zusätzliche Anforderung: Die Kommunikation zwischen Automatisierungssystem und den übrigen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere mit Zu Fuss Gehenden und Velofahrenden muss sichergestellt sein. 		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Grundsätzlich unterstützen wir, dass durch die Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS neue Vorschriften sich schneller auf die führerlosen Fahrzeuge auswirken, anstatt dass die technischen Vorschriften des Zeitpunktes des Imports des Fahrzeuges Anwendung finden würden.

Das Aufeinandertreffen von konventionellen und automatisierten Fahrzeugen im Strassenverkehr wird allgemein als ein Sicherheitsrisiko angesehen. Entsprechend muss sich die Schweiz vorbehalten können, von internationalen technischen Vorschriften gegebenenfalls abweichen zu können. Deshalb stellen wir den Antrag, Art. 5 Abs. 2 AFV wie folgt zu ergänzen:

Änderungsantrag:

«Die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen richtet sich in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme, sofern keine Sicherheitsrisiken bestehen.»

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Begründung siehe Frage 6.

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bei der Einführung des Automatisierten Fahrens auf Autobahnabschnitten sind für eine ganzheitliche Sicherheitsbeurteilung auch aussergewöhnlichen Situationen (z.B. Strassenarbeiter, Polizeikontrollen, Autopannen, Geisterfahrer)

	mitzubersichtigen. Für die Unfallrekonstruktion soll dazu auf weitere Datenquellen wie die Aufzeichnung der Frontkamera kurz vor Unfalleintritt, zurückgegriffen werden können.
--	---

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die sichere Anwendung von Automatisierungssystemen der Stufe 3 setzt voraus, dass Fahrzeuglenkende genau informiert und instruiert sind. Es muss für die entsprechenden Verkehrssituationen klar sein, welche Fahraufgaben an das Fahrzeug delegiert werden können und welche Verantwortung dabei der Fahrzeuglenkende weiterhin übernehmen muss. Es sind Kenntnisse über die Funktionsweise des Systems, die Systemgrenzen und über die während der Aktivierung erlaubten Tätigkeiten erforderlich, damit eine sichere Übernahme jederzeit gewährleistet werden kann.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>«Art. 10 Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung <u>und Instruktion</u> 1 Die am Betrieb eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem beteiligten Personen müssen die massgeblichen Anweisungen und Sicherheitshinweise des Herstellers in der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung beachten. <u>Sie sind verpflichtet, sich instruieren zu lassen.</u>»</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Darüber hinaus sollen weitere kritische Situationen mit Meldepflicht definiert werden. Es sollen auch Situationen gemeldet werden, bei denen schwere Verletzungsfolgen ausgeblieben sind, aber die auf eine kritische Funktionsweise mit potenziell hohen Verletzungsfolgen schliessen lassen.		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die vorgeschlagenen Prüfungen erachten wir als sehr wichtig.</p> <p>Eine amtliche Prüfung eines Fahrzeuges soll auch durchgeführt werden, wenn ein teilautomatisiertes Fahrzeug der Stufe 3 (oder höher) einen Unfall verursacht und die Polizei ein Fehlverhalten des Automatisierungssystems in Erwägung zieht.</p>
--	--

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Regelung zu den zulässigen Zwecken ist umfassend, was die behördlichen und hoheitlichen Aufgaben und Nutzungsmöglichkeiten betrifft. In einer längerfristigen Perspektive besteht jedoch auch ein grosses wissenschaftliches Interesse an dieser Datenquelle. Beispielsweise bieten die Daten des Fahrmodusspeichers die Möglichkeit für umfassende empirische Studien zur Ableitung/Überprüfung der erforderlichen Übernahmezeit bei Fahrzeugen. Der heutige Stand der Forschung zu dieser Frage basiert in erster Linie auf eher wenigen Studien in Fahrsimulatoren.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p>	

Die Regelung sollte **mit dem Zweck der Forschung zur Verkehrssicherheit** durch nicht-behördliche Forschungsinstitutionen ergänzt werden. Die Daten sollten (konform mit dem seit September 2023 geltenden, neuen Datenschutzgesetz) an Dritte für **nicht-kommerzielle** Zwecke übermittelt und von diesen für Forschung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit genutzt werden können.

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen (vgl. Begründung im Begleitbrief).

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen (vgl. Begründung im Begleitbrief).

In Art. 22 zeigt sich die Problematik dieses Anwendungsfalles: Einerseits wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer von der Pflicht entbunden, den Verkehr dauernd zu überwachen (Absatz 2), andererseits muss die Person aber die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder übernehmen, wenn sie hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigende Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist (Absatz 3b.). Beides ist in der Praxis schwierig zu kombinieren. Dies hat potenziell stark negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Die kurzen Übernahmezeiten sind nicht vereinbar mit einer Reihe von Tätigkeiten, welche die Aufmerksamkeit des Fahrzeugführenden stark beanspruchen. Falls der entsprechende Anwendungsfall nicht aus der Verordnung gestrichen wird, sollten deshalb Tätigkeiten wie Schlafen, Verlassen der Sitzposition und externe Kommunikation (Videokonferenzen, Telefongespräche, Textnachrichten) während des Fahrens explizit ausgeschlossen werden.

Aktuelle Forschungsprojekte für das ASTRA (z. B. AFF, SIKO) haben gezeigt, dass mit jeder weiteren Automatisierungsstufe auch neue und zusätzliche Kompetenz-Anforderungen an die Fahrzeuglenkenden entstehen. Eine zeitnahe und konsequente Verankerung dieser notwendigen Kompetenzen in der Fahraus- und Weiterbildung ist zwingend erforderlich, um Überforderungen der Nutzergruppen und damit negative Auswirkungen auf das Unfallgeschehen zu vermeiden.

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Durch die Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren darf kein zusätzlicher Flächenbedarf entstehen. Das bedeutet, dass Gesuche um Genehmigung des Betriebs einer Parkierungsfläche für automatisiertes Parkieren nur genehmigt werden dürfen, wenn diese Flächen bereits bestehende Parkierungsflächen (für nicht automatisiertes Parkieren) sind. Zusätzliche Parkierungsflächen würden dem umweltpolitischen Bestreben den Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren entgegenlaufen.</p>		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die neuen Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren dürfen keinesfalls zu einer Einschränkung des Langsamverkehrs führen. Dass «die Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren von den übrigen Fahrbahnen, den Trottoirs sowie den Fuss- und Radwegen abgegrenzt [...]» sein muss (Abs. 1a) darf nicht dazu führen, dass die Infrastruktur oder die Bewegungsfreiheit des Langsamverkehrs in der Nähe der Parkplätze eingeschränkt wird.</p>		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Schulungen zu führerlosen Fahrzeugen, welche in der Schweiz verkehren, sollen in der Schweiz und nicht im Ausland durchgeführt werden.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p>		

«Absatz 2 Hat der Hersteller keine Niederlassung in der Schweiz, ist der Importeur des führerlosen Fahrzeugs für die Einhaltung der Pflichten nach Absatz 1 verantwortlich. Die Schulung muss nicht in der Schweiz durchgeführt werden.»
--

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Absatz 2: Dieser Absatz übersieht, dass bei einem führerlosen Fahrzeug, das Entladen der Ware oftmals nicht mehr von einer Hilfsperson des Halters bzw. des Lieferanten/Verkäufers vorgenommen werden wird, sondern durch die Kundinnen und Kunden. Es ist jedoch nicht Sache der Kunden, die Verantwortung für einen Teil des Liefervorgangs des Lieferanten zu übernehmen. Wer Waren mittels führerloser Fahrzeugen liefert, sollte selber die Verantwortung dafür tragen, dass die Warenentgegennahme durch den Kunden so erfolgt, dass eine «negative Auswirkung auf die Restladung» ausgeschlossen ist.		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir unterstützen dezidiert, dass sich nach Absatz 1 der Arbeitsort der Operatorinnen und Operatoren in der Schweiz befinden muss.		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bei den Rahmenbedingungen für führerlose Fahrzeuge fehlen wichtige Klarstellungen zu den erlaubten Verkehrsflächen.

Änderungsanträge:

Zu den bereits aufgelisteten Kriterien, soll zusätzlich die folgenden Bedingungen für eine Genehmigung erfüllt sein:

- «Für die führerlosen Fahrzeuge ist die Benutzung des Trottoirs, der für den motorisierten Verkehr gesperrten Fussgängerflächen, sowie der Velowege nicht erlaubt.»
- In Ergänzung zu Absatz 4c: «die Sicherheit und Attraktivität der Fuss- und Veloweg dadurch nicht beeinträchtigt werden.»

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Bei der Begleitgruppe sollten neben den Vertretern der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und der Umwelt auch die Branche des öffentlichen Verkehrs, Blindenorganisationen, die Städte, Fussverkehr Organisationen und Umweltorganisationen im Verkehrsbereich – wie der VCS – angehören und entsprechend explizit in Absatz 2 genannt werden.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>«Absatz 2 Das ASTRA bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge und des beantragten Betriebs von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren unterstützt. Der Begleitgruppe gehören Vertreter der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und Umwelt, <u>der Branche des öffentlichen Verkehrs, der Blindenorganisationen, der Städte, von Fussverkehr Organisationen, von Umweltorganisationen im Verkehrsbereich,</u> sowie weitere Beteiligte an.»</p>		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

	<p>Wir sind damit einverstanden mit folgendem Vorbehalt:</p> <p>Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Motorradfahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.</p>
--	---

<p>49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind damit einverstanden mit folgendem Vorbehalt:</p> <p>Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Autofahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.</p>		

<p>50. Sind Sie damit einverstanden, dass der AutobahnpiLOT und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Kantonspolizei Obwalden

Enetriederstrasse 1

6060 Sarnen

12.12.2023/mk

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Allgemeine Bemerkungen

Mit den in die Vernehmlassung geschickten Verordnungen (AFV und ÖStFV) soll die vom Parlament beschlossene Einführung und die Zulassung von autonomen und teilautonomen Fahrzeugen teilweise umgesetzt werden (nArt. 25 lit. c-d SVG). Der Zeitplan ist ambitioniert, indem die Inkraftsetzung im 1. Quartal 2025 geplant ist. Sie beinhaltet in einem ersten Schritt die Möglichkeit der Zulassung der nachfolgenden drei Arten von automatisierten Fahrsystemen:

- 1. Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die nach wie vor einen Fahrzeugführer benötigen, aber bestimmte Streckenabschnitte automatisiert zurücklegen können und vom Fahrzeugführer nicht dauernd beaufsichtigt werden müssen.*
- 2. Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die auf im Voraus festgelegten Parkierungsflächen ohne Anwesenheit des Fahrzeugführers manövrieren dürfen.*
- 3. Führerlose Fahrzeuge, die auf im Voraus festgelegten Fahrstrecken unter der Aufsicht eines Operators verkehren dürfen.*

Der vierte im SVG vorgesehene Anwendungsfall des automatisierten Fahrens, führerlose Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedrigen Geschwindigkeiten, welche nicht auf festgelegte Strecken beschränkt sind und für welche keine Operatoren notwendig sind, wird in diesem Schritt noch nicht umgesetzt.

Wie der Bericht zeigt, kann mit der schrittweisen Einführung des automatisierten Fahrens ein grosses Potential nutzbar gemacht werden, indem die Verkehrssicherheit verbessert und das Verkehrssystem effizienter genutzt werden kann. Hierdurch können Strassenkapazität und Verkehrsfluss erhöht und die Nachhaltigkeit gesteigert werden. Die neue Technologie ermöglicht privaten und öffentlichen Mobilitätsdienstleistern, neue, zukunftsgerichtete Geschäftsmodelle zu entwickeln und bildet die Grundlage für wirtschaftliche Innovationen, die auch für die Schweiz von volkswirtschaftlicher Bedeutung sind.

Der Vorlage kann aus polizeilicher Sicht grundsätzlich zugestimmt werden, da hiermit die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer gewährleistet ist respektive verbessert werden soll. Die aktive Teilnahme am Verkehrsgeschehen stellt hohe Anforderungen an die Menschen. Zunehmend stossen Menschen zu Fuss oder unterwegs mit einem Fahrzeug an ihre Grenzen.

Neue Systeme können die Menschen im Alltag sinnvoll unterstützen, ihnen aber nicht die Verantwortung abnehmen.

Besonders wichtig scheint, dass die Strafverfolgungsbehörden in Untersuchungs- und Ereignisfällen auf die Fahrdaten zugreifen können. Damit wird sichergestellt, dass die Ursachen von Unfällen mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen aufgeklärt werden und die Systeme kontinuierlich verbessert werden können.

Es ist zu begrüßen, wenn in der Schweiz möglichst rasch klare Rahmenbedingungen geschaffen werden, um mit der neuen Technologie Erfahrungen sammeln zu können, damit diese für die Verkehrssicherheit nutzbar gemacht werden können. Allerdings weist die Vorlage an gewissen Stellen noch Mängel und offene Fragen auf.

Besondere Bemerkungen

Zur Verhaltenspflicht bei der Verwendung des Automatisierungssystems (Art. 22 nAFV)

Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten präziser umschrieben werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen geschärft werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus dem Verordnungstext von Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das indessen nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut kann vielmehr darauf geschlossen werden, dass es genügt, *wenn der Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird*. Die Pflichten des Lenkers müssen klarer umschrieben werden. Es muss klar sein, ob die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden muss oder nicht. Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, und es dürfte auch für die Fahrzeuglenkenden nicht klar sein.

Zudem sollte klargestellt werden, dass die neuen Verhaltenspflichten gemäss AFV auch als Verkehrsregeln im Sinne von Art. 26 ff. Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01; SVG) und der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11; VRV) gelten. Ein entsprechender Hinweis oder Verweis im SVG würde Klarheit schaffen. Besser wäre es, die Verhaltensbestimmungen von Fahrzeuglenkenden und Operatoren in die VRV zu integrieren.

Zur Strafbarkeit (Art. 44 nAFV)

Für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaftem Automatisierungssystem zu Personen- oder Sachschäden kommt, fehlt es an einer rechtlichen Grundlage dafür, unter Umständen auch juristische Personen zur Verantwortung ziehen zu können. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche

Unternehmensstrafrechtsnorm beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden (vgl. auch BGer 6B_252/2017 vom 20. Juni 2018). So weist das UVEK im erläuternden Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln, herstellen und/oder im öffentlichen Verkehr zulassen oder als System einsetzen wollen, scheint zwingend notwendig.

In Art. 44 nAFV werden diverse Handlungen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren für strafbar erklärt. Dabei handelt es sich bei allen Straftatbeständen um blosse Übertretungen mithin um Bagatelldelikte, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können.

Die Erläuterungen hierzu stehen dazu im Widerspruch, indem dort ausgeführt wird, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handle. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind dagegen generell keine vorgesehen. Die vorgeschlagenen Straftatbestände tragen dem Gefährdungspotential entsprechend zu wenig Rechnung. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug im Notmodus auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j nAFV.

Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürfte es u.E. kaum genügen, diese Straftatbestände auch als Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände auszugestalten.

Zur Bewilligungspflicht (Art. 29 und 39 nAFV)

Weiter stellt sich die Frage, ob es für die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen und für Parkierungsflächen genügt, – analog der Regelung in Deutschland – lediglich eine Genehmigungspflicht einzuführen. Zweckmässiger wäre es zweifellos, stattdessen eine Bewilligungspflicht vorzusehen. Dies ermöglicht es, den kantonalen Behörden bei Bedarf massgeschneiderte Auflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Der Vorteil einer Bewilligungspflicht besteht darin, dass der kantonalen Bewilligungsbehörden ein Ermessensspielraum zugestanden wird, was bei einer Genehmigung nicht der Fall ist.

Zur Umsetzung und Inkraftsetzung (Art. 47 nAFV)

Wichtig ist, dass den Kantonen für die Umsetzung genügend Zeit einzuräumen ist. Die geplante Umsetzung im ersten Quartal 2025 ist für die Kantone, die die Vorlage umsetzen müssen, nicht machbar. So müssen die neuen Aufgaben und Zuständigkeiten in die kantonale Gesetzgebung integriert werden. Zudem müssen die Kantone die nötigen neuen Fachkompetenzen zuerst auf- bzw. ausbauen.

Zu den finanziellen Auswirkungen

Die neuen Aufgaben sind mit Mehrkosten verbunden. Auch die Kantonspolizei ist davon betroffen. So müssen komplexe Parkierungssysteme überprüft und bewilligt werden. Das Strassenverkehrsamt muss Fahrzeuge zulassen und das Amt für Mobilität muss Fahrstrecken für führerlose Fahrzeuge bewilligen. Sodann sind auch Gesuche

<p>für die Subventionierung von Projekten nach ÖStFV zu bearbeiten und die Projekte müssen von den Kantonen begleitet werden.</p> <p>Hinzu kommen weitere Aufgaben im Rahmen von Strafuntersuchungen. So kommt der Auslesung und der Analyse von Fahrzeug- und Systemdaten in Zusammenhang mit Unfällen eine immer zentralere Bedeutung zu. Dazu müssen neue Informatik-Systeme und Auslesegeräte beschafft werden. Auch bedarf es einer intensiven Schulung der Spezialisten und der Frontpolizei.</p> <p>Zur Begleitgruppe</p> <p>Der vom UVEK angekündigte Begleitgruppe, welche die Umsetzung in den Kantonen unterstützen kann, ist aus polizeilicher Sicht zuzustimmen. Von Vorteil wäre, wenn diese auch für die Unterstützung von Umsetzungsfragen auf Fachebene beigezogen werden kann.</p> <p>Zur Fahrfähigkeitsregelung bzw. Strafbarkeit von alkoholisierten Operatoren (Art. 35 Abs. 2 und Art. 44 Abs. 3 j nAFV)</p> <p>Gemäss Art. 35 Abs. 2 nAFV müssen während der Ausübung der Tätigkeit als Operatorin oder Operator oder als Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, die Anforderungen an die Fahrfähigkeit erfüllt sein. Die Tätigkeit darf nicht unter Alkoholeinfluss ausgeübt werden.</p> <p>Es ist zu begrüssen, dass diese Funktionäre fahrfähig sein müssen. Allerdings ist der vorgeschlagene Wortlaut u.E. unklar. Ist die Bestimmung als Alkoholverbot zu verstehen, wie es für Berufsschauffeure und Neulenkler gilt oder gelten die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien? Es erscheint sinnvoll, hier auf die Regelung gemäss VRV zu verweisen und klarzustellen, dass diese Verkehrsregeln auch für Operierenden anwendbar sind. Falls kein Verweis auf die VRV erfolgt, sollte zumindest ein klarer Wert bzw. ein Alkoholverbot definiert werden.</p> <p>Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatoren sodann nur schwer möglich, da die Überwachung vom Büro aus erfolgt. Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.</p> <p>Bezüglich Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser.</p>
--

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Zu Art. 2 lit. d: Das Wort «zumindest» streichen. Der Einsatz für eine bestimmte Fahrstrecke beinhaltet, dass es nur auf dieser Strecke eingesetzt werden kann.		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

In Anknüpfung an den bauartbedingten Einsatzbereich bedeutet, dass jeder Fahrzeughersteller den Einsatzbereich selbst definiert. Das macht es für die Verkehrsvollzugspolizei schwierig und aufwändig, zu kontrollieren, ob der Einsatz und die Handhabung des Automatisierungssystems korrekt erfolgt. Mit einer Kategorisierung in *hoch- und vollautomatisierten* Fahrsystemen könnten die anwendbaren Rechte und Pflichten adäquat zugeordnet und einfacher kontrolliert werden.

Redaktionelle Hinweise:

Zu Art. 3 Abs. 1 lit. a) Das Wort «gegebenenfalls» sollte gestrichen werden.

Zu Art. 3 Abs. 2 lit. b) Das Wort «massgeblich» sollte gestrichen werden.

Zu Art. 3 Abs. 2 lit. e) Dieser Satz betreffend Zeitreserve für die Rückübernahme ist wichtig. Der vorgeschlagene Wortlaut ist ungenau. Bei der Zeitreserve handelt es sich streng genommen um die Reaktionszeit. Die Mindestreaktionszeit bzw. die entsprechenden Pflichten des menschlichen Eingreifens sollte in der Verordnung konkretisiert werden.

Zu Art. 3 Abs. 3: Die Einhaltung der Verkehrsregeln sind sehr detailliert aber zu wenig konkret umschrieben (u.a. «angemessener» Abstand). Im Wesentlichen geht es darum, dass ein vollautomatisiertes Fahrsystem das Fahrzeug so bedienen können muss, dass alle Verkehrsregeln eingehalten werden können. Demgegenüber können das teil- respektive hochautomatisierte Fahrassistenzsysteme nur teilweise und es gelten andere Rechte und Pflichten für die verantwortlichen Menschen.

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>In Art. 6 Abs. 2 lit. b ist zu ergänzen, dass nicht nur Unfälle mit Personenschaden, sondern auch Unfälle mit einem hohen Sachschaden eine Gefährdung darstellen können. Sonst ist es unklar, ob solche Fälle unter lit. c fallen oder nicht.</p>		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Fahrmodusspeicher sollte nicht nur bei führerlosen Fahrzeugen die GPS-Daten aufzeichnen müssen, sondern bei allen Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. Art. 7 Abs. 4 lit. d ist entsprechend anzupassen und die ersten drei Wörter sind zu streichen.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gemäss Art. 8 Abs. 2 nAFV dürfen die von diesem System erfassten Automatisierungssysteme nicht mehr genutzt werden, wenn das Zertifikat für ein Managementsystem nach Absatz 1 ungültig wird. In den Erläuterungen wird erwähnt, dass solche Fahrzeuge nicht mehr benutzt werden dürfen und dass führerlose Fahrzeuge stillgelegt werden müssen. In Art. 8 wird die Stilllegung hingegen nicht erwähnt.</p> <p>Es ist u.E. mithin unklar, ob solche Fahrzeuge generell von der Polizei stillgelegt werden müssen. Oder ist damit gemeint, dass es nicht mehr benützt werden darf? Oder bedeutet es, dass das Fahrzeug lediglich nicht mehr im automatisierten Fahrmodus gefahren werden darf? Der Verordnungstext stimmt nicht mit den Erläuterungen überein. Es ist zudem unklar, wer für eine Stilllegung verantwortlich ist. Dies wäre in der SKV zu regeln.</p> <p>Art. 44 Abs. 1 lit. a nAFV stellt dieses Verhalten unter Strafe. Bei den Herstellern handelt es sich allerdings regelmässig um (internationale) jur. Personen. Da die Einführung eine Unternehmensstrafnorm analog OBG nicht vorgesehen ist, ist die Ahndung dieses Straftatbestandes faktisch nicht möglich.</p>		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Uns fehlt bei der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung, dass diese mindestens in der Landessprache des Fahrzeughalters / der Fahrzeughalterin abgegeben werden muss und jederzeit verfügbar ist.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Ob es richtig ist, vorläufig auf eine spezielle Aus- oder Weiterbildung für fahrzeugführende Personen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem zwecks schneller Markteinführung zu verzichten, ist fraglich und mit Risiken verbunden. Ob es genügt, von Personen, die das Automatisierungssystem aktivieren wollen, einzig zu verlangen, dass sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sind, wird sich weisen. Zumindest sollte diese Entwicklung im Sinne eines Monitorings mindestens für Operatorinnen und Operatoren beobachtet werden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit wären weitere Pflichten zu prüfen.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Zugang zu den Typengenehmigungen bzw. Gesamtgenehmigungen muss für die Zulassungsbehörden und die Polizei in einem einfachen Abrufverfahren gewährleistet sein.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

--	--

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme
/ nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Fraglich ist, ob die eigenverantwortliche Meldung funktionieren wird. Die Meldepflicht an die Polizei muss bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrzeugen im automatisierten Fahrmodus zwingend sein. Dabei ist zu beachten, dass eine Meldung an die Polizei nur bei Personenschaden zwingend ist (Art. 51 SVG). Die Polizei hat somit nicht von allen Unfällen Kenntnis.

Die Frist von 14 Tagen ist zu kurz.

Das ASTRA sollte den Kantonen bzw. den zuständigen Bewilligungsbehörden entsprechende Vorfälle auch melden. Da die Polizei nicht von allen Unfällen Kenntnis erhält, sollte dies zentral durch das ASTRA erfolgen.

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme
/ nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bis zur erfolgten Nachprüfung ist das Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen.

Der Kanton sollte vom ASTRA in diesen Prozess einbezogen werden.

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

"Nicht amtliche" weglassen, sodass sowohl amtliche als auch nicht amtliche Sachverständige in Frage kommen.

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Verhaltenspflichten der Fahrzeuglenkenden, die im voll automatisierten Fahrmodus verkehren, sollten geschärft werden. Abs. 2 sollte im Sinne der Erläuterungen präzisiert werden. Gemäss Erläuterungen soll das Schreiben von SMS nicht erlaubt sein. Aus Art. 22 Abs. 2 nAFV erschliesst sich das nicht. Gemäss dem gewählten Wortlaut, kann vielmehr darauf geschlossen werden, dass es genügt, wenn der

<p><i>Fahrzeuglenker lediglich bereit bleibt, die Fahrzeugbedienung wieder selbst auszuüben, wenn er dazu aufgefordert wird.</i> Somit wäre es gemäss unserem Verständnis zulässig, SMS zu schreiben oder ein Buch zu lesen.</p> <p>Die Pflichten der Lenkenden nach erfolgreicher Aktivierung eines Automatisierungssystems sollten klar umschrieben werden. Muss die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführung gewidmet werden oder nicht? Für die Verkehrsvollzugspolizei ist die Umsetzung mit dem aktuellen Wortlaut kaum möglich, bzw. nach dem Grundsatz in dubio pro reo wäre das Verhalten gesetzeskonform. Auch für die Fahrzeuglenkenden sollte es klar sein, was zulässig ist und was nicht.</p>

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Gesetzeswortlaut bzw. dem Wortlaut der AFV und den Erläuterungen. Gemäss Art. 25b Abs. 2 SVG dürfen Automatisierungssysteme für Parkflächen nur auf Verkehrsflächen vorgesehen werden, die vom übrigen Verkehr sowie von Fussgängern und Radfahrenden abgegrenzt sind. Auf Seiten 8 und 33 (unten) der Erläuterungen wird jedoch von Mischverkehr ausgegangen (sprich es dürfen auf diesen Verkehrsflächen auch von Menschen gesteuerte Fahrzeuge und Fussgänger verkehren).</p> <p>Sofern auf dieser abgegrenzten Parkfläche keine Personen oder Fahrzeuge verkehren und es sich um einen geschlossenen Benutzerkreis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VRV handelt, ist das SVG nicht anwendbar (keine öffentlichen Verkehrsflächen). Entsprechend ist es fraglich, ob diese Parkflächen über das Strassenverkehrsrecht zu regeln sind. Parkflächen für das automatisierte Parkieren können über audienzrichterliche Regelungen gemäss ZPO nutzbar gemacht und signalisiert werden.</p> <p>Zu beachten ist, dass die Kantone insbesondere in diesem Punkt genügend Zeit benötigen, um die zuständige Genehmigungsbehörde festzulegen und sich das Fachwissen anzueignen.</p> <p>Wir erachten die Verfügbarkeit vom expliziten Parken von Fahrzeugen mit Automatisierungssystem in der Schweiz als zunehmend nicht mehr gegeben. Vielmehr muss sich die fahrzeugführende Person bei der Nutzung vom automatisierten Parken im Umfeld selber vergewissern, dass dieses System ohne Gefahr benutzt werden kann.</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigten Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zu Abs. 1: Das Gesuch sollte bewilligt und nicht nur genehmigt werden müssen. Anstatt dem Begriff Genehmigung sollte mithin der Begriff Bewilligung verwendet werden. Hierdurch wird es der Bewilligungsbehörde ermöglicht, nötigenfalls zusätzliche Sicherheitsauflagen an die Bewilligung zu knüpfen. Siehe auch Bemerkungen zu Frage 1.		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gemäss Art. 44 j und h nAFV sind Widerhandlungen von Haltern gegen Art. 32 nAFV strafbar. Halter können natürliche oder jur. Personen sein. Es braucht daher eine gesetzliche Grundlage für die Strafbarkeit von jur. Personen, ansonsten die entsprechenden Strafbestimmungen obsolet sind.

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gemäss Art. 35 Abs. 2 nAFV müssen während der Ausübung der Tätigkeit als Operatorin oder Operator oder als Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, die Anforderungen an die Fahrfähigkeit erfüllt sein. Die Tätigkeit darf nicht unter Alkoholeinfluss ausgeübt werden.

Es ist zu begrüssen, dass diese Funktionäre fahrfähig sein müssen. Allerdings ist der vorgeschlagene Wortlaut u.E. unklar. Ist die Bestimmung als Alkoholverbot zu verstehen, wie es für Berufschaffeuere und Neulenker gilt, oder gelten die Grenzwerte der anderen Fahrzeugkategorien? Es erscheint sinnvoll, hier auf die Regelung gemäss VRV zu verweisen und zu klarzustellen, dass diese Verkehrsregeln auch für Operierenden anwendbar sind. Falls nicht sollte zumindest ein klarer Wert bzw. ein Alkoholverbot definiert werden.

<p>Für den polizeilichen Vollzug ist die Kontrolle der Fahrfähigkeit/Alkoholeinfluss der Operatoren sodann nur schwer möglich, weil die Überwachung vom Büro aus erfolgt. Um die Kontrollen sicherzustellen, wäre eine Rechtsgrundlage für Betriebskontrollen analog dem ARV 1 bzw. SKV vorzusehen.</p> <p>Bezüglich der Strafbarkeit der Funktionäre gemäss Art. 35 Abs. 3 nAFV ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen und stimmt nicht mit dem SVG überein. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis wäre besser. Bezüglich Strafbarkeit von alkoholisierten Operatorinnen und Operatoren ist gemäss Art. 44 lit. j nAFV nur eine Übertretung vorgesehen. Diese Regelung scheint mit Blick auf das Gefahrenpotential unangemessen. Vielmehr sollte sie mit der Strafbarkeit gemäss Art. 91 und 91a SVG betreffend Fahrunfähigkeit in Einklang stehen. Ein Verweis ins SVG wäre klarer.</p>

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es sollte eine Bewilligung eingeholt werden müssen, nicht nur eine Genehmigung. Mit der Bewilligung können auch Auflagen verknüpft werden, mit der Genehmigung nicht (vgl. Bemerkungen zu Frage 1).</p> <p>Abs. 4 sollte gestrichen werden. Sämtliche Voraussetzungen sollten für jeden Fahrzeugtyp gesondert geprüft werden können.</p> <p>Den Kantonen muss genügend Zeit eingeräumt werden, um die Zuständigkeiten zu regeln. Allenfalls sind auch kantonale Gesetzesänderungen nötig, welche einige Zeit in Anspruch nehmen.</p>		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Einerseits fehlt eine Unternehmensstrafnorm für den Fall, dass es aufgrund von einem fehlerhaften Automatisierungssystem zu Personen- und oder Sachschäden kommt. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides musste eine solche beispielsweise für die Anwendung der Halterhaftung im Ordnungsbussenbereich erst kürzlich im OBG ergänzt werden. Der Hinweis im erläuternden Bericht auf Art. 11 StGB dürfte nicht genügen. Zudem weist der erläuternde Bericht selbst darauf hin, dass die Strafbarkeit von juristischen Personen nicht auf Verordnungsebene eingeführt werden könne (vgl. S. 42 Mitte), weshalb sich die Vorlage auf die Strafbarkeit von natürlichen		

Personen beschränke. Entsprechend weist der Bericht korrekt darauf hin, dass es eine Rechtsgrundlage auf Gesetzesstufe braucht. Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit auf Gesetzesstufe für juristische Personen, welche Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen entwickeln und im öffentlichen Verkehr zulassen wollen, scheint notwendig.

In Art. 44 nAFV werden diverse Straftatbestände eingeführt. Dabei handelt es sich bei allen um blosser Übertretungen, welche mit maximal 10'000 Franken Busse bestraft werden können. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich dabei um die Verletzung von besonders wichtigen Pflichten handelt. Vergehensstrafatbestände analog zu Art. 90 Abs. 2 SVG sind keine vorgesehen. Das trägt dem Gefährdungspotential der vorgeschlagenen strafbaren Handlungen im Bereich des automatisierten Fahrens u.E. zu wenig Rechnung und ist nicht adäquat. Dazu gehört etwa, wenn Fahrzeuglenkende das Lenkrad trotz Aufforderung nicht rückübernehmen und das Fahrzeug auf der Autobahn stehen bleibt (Art. 44 Abs. 1 lit. g nAFV). Ähnlich verhält es sich u.a. auch mit Art. 44 Abs. 1 lit. b, Abs. 2 lit. b, lit. e und f, i und j nAFV. Im Bericht wird – soweit ersichtlich – ausserdem nicht darauf eingegangen, ob sich jemand strafbar macht, der automatisierte Fahrsysteme manipuliert oder auf diese einen Cyberangriff lanciert. Diesbezüglich ist zu erwähnen, dass Art. 143bis StGB (unbefugtes Eindringen in ein Datenverarbeitungssystem) zwar einen Straftatbestand vorsieht, dieser jedoch keinen Bezug zur Gefahr der Verkehrsteilnehmer herstellt. U.E. wäre im SVG eine Spezialstrafatbestand zu schaffen. Die hieraus bestehenden erheblichen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende sollten nicht aussen vorgelassen werden. Auch dürften diese Straftatbestände keineswegs als – Bagatelldelikte bzw. Übertretungsstrafatbestände – ausgestaltet werden.

Zudem ist unklar, ob eine parallele Anwendbarkeit der SVG Strafbestimmungen möglich ist. Z.B. wenn das Fahrzeug trotz Aufforderung nicht übernommen wird und es zu einem schweren Unfall kommt. Kommt nur der Übertretungstatbestand zur Anwendung oder auch Art. 90 SVG? Die Konkurrenz zu den Straftatbeständen des SVG sollte (zumindest in den Erläuterungen) ausgeführt werden.

Weiter sollte die Möglichkeit von Administrativmassnahmen geschaffen werden. Auch hier wäre eine Regelung auf Gesetzesstufe notwendig.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Beteiligung der Vollzugsorgane wird begrüsst.

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91^{bis})?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es stellt sich die Frage, woraus hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen die entsprechenden Parkierungsfläche zugelassen ist.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob zusätzlich ein Verbotssignal für Fussgänger und nicht zugelassene Fahrzeugführer notwendig ist. Gemäss Gesetz und Verordnung ist auf automatisierten Parkierungsflächen kein Mischverkehr zugelassen (die Erläuterungen stehen diesbezüglich im Widerspruch zum Gesetzes- und Verordnungstext).</p>		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Nachdem genügend Erfahrungswerte gesammelt werden konnten, soll die Umstellung der Periodizität gemäss den heute geltenden Regeln überprüft werden.</p>		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) Questionnaire

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur : LOXO AG, Freiburgstrasse 251, 3018 Bern

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 2 février 2024 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Ordonnance sur la conduite automatisée

1. Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant le projet ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Parfois le texte propose mentionne des exigences qui ne sont pas forcément réalisable/réaliste. Les besoins commerciaux et les attentes des opérateurs est parfois ignorer au profite de surréglementation. Au-delà d'apporter plus de sécurité routière, les véhicules automatisés sont perçu comme une solution commerciale par les opérateurs donc le règlement ne doivent pas contenir des exigence qui ne sont pas nécessaire à la sécurité routière.

2. Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

3. Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

5. Acceptez-vous que le système d'automatisation doive maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, conformément à l'al. 2, et que ces exigences se fondent sur des réglementations et des normes internationales (art. 4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Alinéa 4 exige « d'identifier » les conditions mentionnées alors que le texte en Allemand exige de « d'avoir ». Il n'est pas nécessaire que le système puisse identifier ces conditions mais le système doit avoir ces conditions. Ces informations peuvent être fournies par exemple par une source externe de la voiture donc il est proposé de mettre le texte suivant :</p> <p>Les systèmes d'automatisation doivent être en mesure d'identifier les éléments avoir accès aux informations ci-après</p>		

6. Acceptez-vous que l'immatriculation de véhicules sans conducteur se fonde sur les prescriptions techniques internationales relatives aux systèmes d'automatisation applicables au moment de la première mise en circulation, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV (art 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

7. Acceptez-vous que, sous certaines conditions, le DETEC puisse déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions concernant des systèmes d'automatisation (art. 6) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

8. Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

9. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation ne puissent plus être utilisés si le système de gestion associé n'est plus actualisé, et que cela entraîne l'immobilisation des véhicules sans conducteur (art. 8) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

10. Approuvez-vous la réglementation relative à la remise du manuel d'utilisation et au devoir d'information concernant l'enregistreur de mode de conduite (art. 9) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

11. Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

12. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient en règle générale soumis à la réception par type (art. 11) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

14. Approuvez-vous la réglementation relative à la vérification de la conformité pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 13) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	
<p>Alinéa 4.b : Exiger d'avoir accès aux logiciels et aux données d'apprentissage et aux algorithmes est perçu comme un obstacle pour entrer sur le marché suisse. Considérant la taille limitée de marché en suisse, cette exigence difficile limitera les opérateurs Suisse des véhicules autonomes pour convaincre les fabricants étrangers. De plus, la durée de stockage de données n'est pas mentionnée et considérant la taille gigantesque des données à garder créa des coutes insupportable pour les plus petites structures financières.</p>		

15. Approuvez-vous le principe des notifications obligatoires pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 14) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

--	--

16. Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

Remarques / proposition d'amendement :

17. Approuvez-vous les précisions apportées concernant l'application des clauses de sauvegarde des accords internationaux pour les véhicules équipés de systèmes d'automatisation (art. 16) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

Remarques / proposition d'amendement :

18. Acceptez-vous que les cantons ne soient pas autorisés à déléguer les contrôles subséquents de véhicules sans conducteur à des entreprises ou à des organisations privées, mais qu'ils puissent demander que certaines vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise reconnu par l'OFROU ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule (art. 17) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

Remarques / proposition d'amendement :

19. Approuvez-vous la réglementation relative aux fins autorisées du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR (art. 18) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

Remarques / proposition d'amendement :

20. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

21. Acceptez-vous que les données de l'enregistreur de mode de conduite puissent être détruites sans le consentement des personnes concernées aux fins de la mise au rebut du véhicule (art. 20) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

22. Acceptez-vous que quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doit expliquer clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation conformément à sa destination ainsi que la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite et en conserver l'attestation écrite pendant dix ans (art. 21) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

23. Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

24. Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

25. Approuvez-vous les exigences générales concernant le parcage automatisé, notamment le fait que celui-ci suppose qu'une case de stationnement déterminée ait été attribuée au véhicule (art. 25) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

26. Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parcage automatisé (art. 26) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

27. Approuvez-vous la réglementation concernant la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé, notamment le fait que ces demandes doivent être déposées par le constructeur ou par une personne habilitée par celui-ci (art. 28) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

28. Approuvez-vous la réglementation concernant l'évaluation de la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé (art. 29) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

29. Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Alinéa 1 : Il sera plus adapté que les opérateurs accordent des certificats de formation plus tôt que les constructeurs. Un constructeur n'est pas forcément en

	charge des employés des opérateurs par contre il peut proposer aux constructeurs d'avoir accès aux information nécessaire pour la formation.
--	--

	30. Approuvez-vous la réglementation relative aux personnes qui procèdent au chargement ou au déchargement partiel de véhicules sans conducteur, notamment le fait que la personne qui décharge une partie du véhicule soit responsable de veiller à ce que le déchargement partiel n'ait pas d'effets préjudiciables sur le reste du chargement (art. 31) ?
--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

	31. Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?
--	--

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
------------------------------	---	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

Alinéa 2 : Ledit contrôle ne doit pas forcément être fait manuellement. Dans l'industrie automobile d'aujourd'hui plein de contrôle sont fait automatique par la voiture même ou d'autre system/capteur sur l'infrastructure de parking. De plus, l'opérateur (à distance) peut surveiller les contrôles automatisés et confirmer que les tests sont exécutés positivement avant chaque utilisation quotidienne. Si ce genre d'opération doivent être maintenue manuellement alors le business case aura un grand impact financier et ceci empêcherai les opérateurs d'adopter les véhicules automatisés.

Ledit contrôle consiste en une manœuvre opérée manuellement ou **automatiquement** pour contrôler :

	32. Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?
--	--

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
------------------------------	---	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

Alinéa 1 : Les véhicule automatisé sont une solution pour la pénurie de conducteur en suisse et le fait d'imposer que les opérateurs (à distance) doivent être en suisse créera d'autre type de pénurie. La proposition est d'enlever cette obligation pour les opérateurs à distance.

Alinéa 2.e : Déclencher une manœuvre visant à réduire le risque est avant tout la responsabilité du système d'automatisation. Un opérateur va surveiller plusieurs véhicules à la fois et ne peut pas identifier les risques de chaque voiture simultanément. Par contre, une fois que le système d'automatisation l'exige, l'opérateurs doit déclencher un manoir nécessaire.

e. ils doivent déclencher une manœuvre visant à réduire les risques et désactiver le système d'automatisation si nécessaire-le système d'automatisation l'exige ;

33. Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ?
--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

Remarques / proposition d'amendement :
--

34. Approuvez-vous les exigences communes applicables à l'opérateur et à la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur, notamment les prescriptions relatives au permis de conduire, à la formation (spécifique) et au cours de perfectionnement (art. 35) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

Remarques / proposition d'amendement :
--

35. Acceptez-vous que, pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclue pas le poids du conducteur (art. 36) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

Remarques / proposition d'amendement :
--

36. Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

Remarques / proposition d'amendement :
--

37. Approuvez-vous la réglementation relative à la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne son contenu et le rapport que le requérant doit entretenir avec la Suisse (art. 39) ?
--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Alinéa 3.a : Ceci est seulement applicable si la capacité du système d'automatisation et les conditions d'utilisations sont différents</p> <p>Alinéa 3.b : Il n'est pratiquement pas possible de designer les risque de chaque tronçon d'une large ODD. Il est proposé de généraliser les types de risque par les différentes sections de tronçons.</p> <p>Alinéa 3.f : Il n'est absolument pas justifié d'ignorer les type L, T et charriot à moteur mentionnées dans l'OETV. Nous avons toujours eu des avantages d'avoir les types suisses des véhicules et ceci ne doivent pas être changé pour les véhicule automatisés. Nous avons des services techniques compétant sur ces types de véhicule qui sont à la fois des organes accrédité auprès des KBA en Allemagne pour les règlementation des véhicule automatisé notamment UNECE 155-R157, e.g. : L'offre combiné de CertX-FAKT qui est déjà en place.</p>		

38. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement et à l'évaluation de la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les preuves à apporter, l'obligation de solliciter l'autorisation du canton concerné (et de l'OFROU si les conditions d'utilisation s'étendent aux routes nationales), ainsi que le droit de l'armée, de l'OFT et de l'OFDF d'être entendus (art. 40) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

39. Acceptez-vous que la décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur soit notifiée aux destinataires visés à l'art. 41, let. a à d (art. 41) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

40. Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

41. Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

42. Approuvez-vous les différents éléments constitutifs d'une infraction (art. 44) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Comme déjà mentionnée pour l'art 33, l'opérateur à distance qui supervise plusieurs véhicule ne peut pas enclencher et c'est la responsabilité du système d'automatisation.

43. Approuvez-vous la disposition dérogatoire pour les cas d'espèce particuliers et la constitution d'un groupe de suivi par l'OFROU (art. 45) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

2. Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière

44. Approuvez-vous le signal d'indication « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » et l'obligation de le placer au niveau de tous les accès aux aires de stationnement où le parcage automatisé est autorisé (art. 62, al. 8 et annexe 2, signal 4.91^{bis}) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

3. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

45. Acceptez-vous que les véhicules sans conducteur doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent annuel (art. 33, al. 2, let. a, ch. 5) ?

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
Une raison valable pour augmenter la fréquence de control annuel n'est pas donnée.		

4. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière

46. Acceptez-vous qu'un véhicule sans conducteur doive disposer d'une autorisation des conditions d'utilisation pour que le permis de circulation et les plaques puissent être délivrés (art. 71, al. 1, let. f) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

47. Acceptez-vous que l'examen théorique de base porte désormais aussi sur la connaissance des systèmes d'automatisation et d'aide à la conduite (annexe 11, ch. 1.2, sous-ch. 1.2.4) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

48. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1 ^{bis} et 2) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

49. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les		
---	--	--

systèmes d'automatisation le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1 ^{bis} , 2 et 3) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

50. Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique (de conduite) des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-sections B, ch. 1 ^{bis} , et D, ch. 1 ^{bis}) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Mobility Genossenschaft

Suurstoffi 16

6343 Rotkreuz

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Verordnung ist insgesamt zu begrüßen und stellt im Rahmen der Gesetzesdelegation einen grossen und wichtigen Schritt auf dem Weg zur Verwendung automatisierter Fahrzeuge in der Schweiz dar.

Allgemein wäre es wünschenswert, dass der Verordnungstext und der Bericht etwas leserfreundlicher und verständlicher formuliert wären, da es manchmal nicht einfach ist, Inhalt und Tragweite des Textes hinreichend zu erfassen, was nicht zuletzt mit der Verwendung uneinheitlicher Begriffe zusammenhängt.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung sollte im Bericht näher erläutert werden, da die verwendeten Begriffe in den Definitionen für den Leser nicht selbsterklärend sind</p> <p>Lit. b Bei dieser Definition ist für den Leser nicht ohne weiteres klar, ob damit nur L3 (vgl. Frankreich) oder auch L4 miterfasst sein soll. Ein klärender Hinweis in den Erläuterungen wäre hilfreich.</p> <p>Lit. d Diese Definition weicht von der Umschreibung in Art. 25c Abs 1 SVG ab, da «[nicht] benötigen» und «ohne Vorhandensein» nicht gleichbedeutend sind.</p> <p>Unklar ist, ob mit «zumindest» gesagt sein will, dass auch L5 Fahrzeuge erfasst sein sollen, was dann allerdings dem Erfordernis eines Operators widersprechen würde.</p> <p>Da auch als Fahrzeugführer gilt, wer das Fahrzeug manuell bedient, wäre im Bericht zu klären, ob lit. d nur vom Fahrzeugführer im Fahrzeug spricht oder nicht. Zudem könnte die Definition im Bericht näher erläutert werden. Eigentlich wird nicht das Fahrzeug, sondern dessen vorübergehende Nutzung ohne Fahrer umschrieben, da ein führerloses Fahrzeug auch mit Fahrer benutzt werden kann (manuell). Ein führerloses Fz. ist daher nicht dazu bestimmt, sondern bloss fähig, sich ohne Fahrer zu bewegen. Im deutschen Text bezieht sich sodann das Relativpronomen «das» auf das System statt auf das Fahrzeug, obschon dieses die Strecke zurücklegt (vgl. den französischen Text). Es sollte hier auch ein Hinweis auf «dual use» Fz gemacht werden. – Im Ergebnis sind fFz somit nicht Fahrzeuge ohne Fahrer, wovon der Leser intuitiv ausgeht, sondern Fahrzeuge, die vorübergehend ohne Fahrer als Transportmittel benutzt werden können. Die Definition könnte daher besser lauten: «führerloses Fahrzeug: mit einem Automatisierungssystem ausgestattetes Fahrzeug, das in der Lage ist, bestimmte Fahrstrecken von Anfang bis Ende ohne Mitwirkung eines Fahrzeugführers zurückzulegen».</p> <p>In der Erläuterung wäre klarzustellen, dass diese fFz ausserhalb des ODD und in Notfällen gegebenenfalls von einem Fahrzeugführer gefahren werden.</p>
--	---

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 3 I b ist zirkulär, weil das AS selber auch Teil der Fahrzeugsysteme ist. Die Aussage, dass das Automatisierungssystem, sich selbst soll «betätigen können», ist daher für den Leser missverständlich. Die Begriffe «AS» und «Fahrzeugsystem» sollten im Bericht abgegrenzt und erklärt werden, damit man die Bestimmung besser versteht.</p> <p>Der «gewisse Zeitraum» in Art. 2 lit. a wird in Art. 3 II a mit «dauernd» gleichgesetzt, was inhaltlich nicht zutrifft und den Leser etwas verwirrt.</p> <p>Art. 3 II spricht im Ingress von der «gesamten Betriebsdauer». Derselbe Begriff wird auch andernorts (z.B. Bericht S.7) erwähnt, bezieht sich aber dort (offenbar) auf die gesamte Lebensdauer des AS, während hier wohl die Aktivierungsdauer des AS gemeint ist. Eine eindeutiger Formulierung wäre besser. Z.B. «Während es aktiviert ist, muss es...»</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 4 Absatz 3 Zusätzlich zu den «Verkehrsszenarien» (Absatz 2) bzw. den «beherrschten Verkehrssituationen» (Bericht s. 17) spricht dieser Absatz von «vorgesehenen realen Einsatzbedingungen» zur Abgleichung mit der «Umgebung». Hinzukommen bei der effektiven Fahrt mit einem automatisierten Fahrzeug die tatsächliche Verkehrssituation, die namentlich bei Unfällen von zentraler Bedeutung ist. Damit der Leser mit diesen ähnlichen, aber doch unterschiedlichen Begriffen zurechtkommt, sollten sie im Bericht besser voneinander abgegrenzt bzw. vereinheitlicht werden.</p> <p>Art. 4 Absatz 4 Diese Bestimmung verunsichert den unvoreingenommenen Leser insofern, als sie eine abschliessende Aufzählung von Anforderungen stellt, die eigentlich durch die umfangreichen Bestimmungen gemäss Absatz 1 und 2 bereits abgedeckt sein sollten. Es wäre deshalb hilfreich, im Bericht zu erläutern, weshalb es diesen Absatz noch braucht und wieso das Fahrzeug im bauartbedingten Einsatzbereich z.B. nicht auch die übrigen Verkehrsteilnehmer erkennen können muss. Sodann sind gemäss lit. a wohl weniger die meteorologischen Rahmenbedingungen (allgemeine Wetterlage), sondern die konkreten Wetterbedingungen gemeint. Letztlich dürfte es darum gehen, dass das Fahrzeug erkennt, ob es sich innerhalb oder ausserhalb des Einsatzbereichs bewegt, für den es konzipiert worden ist. Das könnte etwa wie folgt formuliert werden: «Das AS muss gewährleisten, dass es nur Fahraufgaben innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs übernimmt» (vgl. Art. 25a E-SVG). Anhand welcher Parameter dies geschieht, sollte der Technologie des Herstellers überlassen werden, die sich weiterentwickeln wird. Im Bericht kann allenfalls auf die in lit. a bis e erwähnten Kriterien hingewiesen werden.</p>		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich ist die sofortige Anwendung neuer sicherheitsrelevanter Vorschriften auf früher zugelassene aFz im Interesse der Verkehrssicherheit sinnvoll und legitim. Es sollte allerdings präzisiert und erläutert werden, was die Konsequenzen für den Fz-Halter sind. Der Bericht spricht vage von «unter Beobachtung stellen» des Fz, was wenig aussagt. Falls der Halter sein Fz nicht mehr benutzen darf und sich schlimmstenfalls ein neues Fz kaufen muss, weil eine Nachrüstung nicht möglich ist, wäre dies mit der Eigentumsgarantie schwer zu vereinbaren. Normale Fz kann man grundsätzlich bis ans Ende ihrer Betriebsdauer benutzen. Ausserdem wäre es denkbar, die Komplexität der Verkehrssituation zu berücksichtigen und für den besagten Fahrzeugtyp eine Eingrenzung der betroffenen ODDs vorzunehmen, anstatt das Fz komplett stillzulegen.</p> <p>Die entsprechende Verfügung bräuchte zudem eine ausreichende Rechtsgrundlage.</p> <p>6 I b Statt «bestehende nachgewiesene Gefährdungen» wäre besser: «konkret nachgewiesene Gefährdung», da nicht bestehende Gefährdungen zum vornherein nicht abgewendet zu werden brauchen, «bestehend» also pleonastisch ist. 6 II b Weshalb bei einem kleinen Personenschaden eine Gefährdung erwiesen ist, nicht aber bei einem grossen Sachschaden, leuchtet nicht ohne weiteres ein. Die Schwere des Mangels hängt nicht vom Vorliegen eines Personenschadens ab. Wenn z.B. das AS statt zu bremsen, massiv beschleunigt, liegt selbst ohne Schaden eine Gefährdung vor. Der Bericht enthält keine Begründung für lit. b.</p> <p>6 II c: Statt «vergleichbar», besser und eindeutiger: «mehrere ähnliche sicherheitsrelevante».</p>
--	--

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Absatz 5 Was ist der Unterschied zwischen einem «Ereignis» und einem «Vorkommnis»? Falls keiner besteht, sollten nicht unterschiedliche Begriffe verwendet werden? Die Mischung von EUTerminologie und eigener Terminologie erschwert dem Leser das Verständnis.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Absatz 2 Die Bestimmung knüpft an die Ungültigkeit des Zertifikats ein Benutzungsverbot von fFz, sagt aber nicht, wer unter welchen Voraussetzungen diese Ungültigkeit feststellt. Ob ein Benutzungsverbot verhältnismässig ist, hängt von der Schwere der Mängel ab. Die Verordnung und der Bericht äussern sich nicht dazu. Auch hier sollte stehen: «Betriebs- und Datensicherheit» Der Be-</p>		

richt führt aus, dass Zertifizierungsprüfungen periodisch wiederholt und im Falle einer Pflichtverletzung die Zertifikate entzogen werden, lässt aber offen, wie dies zu geschehen hat und auf welcher Rechtsgrundlage.

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Bestimmung enthält im Ergebnis ein grundsätzliches Verbot von schweizerischen Einzelgenehmigungen im Bereich des automatisierten Fahrens und nimmt damit eine Beeinträchtigung des Industrie- und Wirtschaftsstandort Schweiz in Kauf, da dadurch der Aufbau von zukunfts-trächtigem Know-how im Inland behindert und die entsprechende Wertschöpfung im Ausland gefördert wird. Das ist unschön, da die EU-Typengenehmigung für automatisierte Fz vorderhand auf relativ wenige Fahrzeugtypen beschränkt ist, und für die Schweiz spezifisch interessierende Sonderfahrzeuge nicht erfasst. Schweizerische Einzelzulassungen müssten möglich bleiben (z.B. für Kleinserien), damit z.B. die Telekontrolle einer Mehrzahl von Fz. umgesetzt werden kann. Die EU-Verordnung 2018/858 lässt ihrerseits (selbst bei M, N) europäische und nationale Einzelgenehmigungen zu.

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Absatz 4b Der Zugang zu Trainingsdaten und Algorithmen wird in dieser allgemeinen Form gegenüber ausländischen Herstellern kaum durchsetzbar sein; insbesondere, weil kein Bezug zur Konformitätsbewertung vorgesehen ist. Ausserdem werden die Trainingsdaten typischerweise laufend angepasst und verbessert. Einblick in die Algorithmen dürfte zudem dem IGR der Hersteller zuwiderlaufen und die formellgesetzliche Grundlage für einen staatlichen Eingriff wird nicht erläutert. Die Bestimmung lässt auch offen, was das Astra mit diesen Daten tun wird (Zweckbestimmung) und wie es sich mit der Verhältnismässigkeit des Eingriffs verhält.</p> <p>Absatz 5 Auf wessen Kosten erfolgt der Beizug Dritter? Dies wäre im Bericht zu klären und die Rechtsgrundlage noch anzugeben.</p>		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Absatz 3 Diese Bestimmung verlangt vom Haftpflichtversicherer, dass er dem Astra «alle Daten im Zusammenhang mit Unfällen mit führerlosen Fahrzeugen» übermittelt. Diese Pflicht geht unverhältnismässig weit. Zweckkonform sind nur sicherheitsrelevante Daten mit Blick auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit von fFz, und nicht alle Daten, die sich aus der haftpflichtrechtlichen Abwicklung eines Schadensfalles ergeben.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Dieser Bestimmung nennt keine klare Zielsetzung und enthält auch keine kohärente Begründung, wobei die beiden Absätze sich wertungsmässig widersprechen.</p> <p>Absatz 1 Dieser Absatz will – die 2019 mit Art. 34a VTS eingeführte Möglichkeit, zur Entlastung kantonaler Zulassungsbehörden Nachprüfungen von Motorfahrzeugen an private Betriebe auszulagern – für fFz aufheben. Der Grund dafür ist unklar. Im Bericht wird angedeutet, dass in einer «ersten Phase», – was heisst dies für Nachprüfungen? – «die Erfahrungen bei den Kantonen» (bzw. beim Bund) «bleiben» (welche Erfahrungen mit fFz wurden bereits erworben?) sollen. Was damit gemeint ist, nicht klar. Es fehlt an einer Begründung, weshalb die fFz anders als die übrigen Fahrzeuge mit AS zu behandeln sind und weshalb das Delegationsverbot gemäss dem Verhältnismässigkeitsprinzip nicht auf die Nachprüfung des AS beschränkt wird. Ausserdem riskiert das Delegationsverbot, allfällige private Initiativen zur Entwicklung schweizerischen Fachwissens in diesem Bereich zu unterlaufen.</p> <p>Absatz 2 Dieser Absatz steht in einem gewissen Widerspruch zum Delegationsverbot im ersten Absatz. Implizit anerkennt er, dass die staatlichen Behörden nicht über das Fachwissen für Nachprüfungen</p>		

	von AS verfügen dürften und deshalb auf (private) anerkannte Prüfstellen angewiesen sein werden, die dann wohl vorwiegend im Ausland liegen dürften. Gleichzeitig soll das Astra die Kompetenz erhalten, auch Nachweise nicht anerkannter Stellen (!) anzuerkennen, wobei der Bericht ofenlasst, nach welchen Kriterien dieser behördliche Ermessensentscheid erfolgen soll.
--	--

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Absatz 1 und 2 Diese beiden Absätze könnten gemeinsam präziser und einfacher wie folgt formuliert werden: «Ist das Automatisierungssystem gemäss den Vorgaben des Herstellers für den bauartbedingten Einsatzbereich erfolgreich aktiviert worden, darf die fahrzeuglenkende Person die Lenkvorrichtung loslassen und die Fahrzeugbedienung dem Automatisierungssystem überlassen. Sie hat das Fahrzeug und den Verkehr nicht mehr ständig zu überwachen, muss aber bereit sein, die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder zu übernehmen».		
Absatz 3 (neu 2) Dieser Absatz könnte wie folgt zutreffender formuliert werden: «Die fahrzeugführende Person muss die Fahrzeugbedienung wieder übernehmen, sobald sie a. vom Automatisierungssystem dazu aufgefordert wird, oder b. erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und verkehrsregelkonforme Fahrzeugbedienung durch das Automatisierungssystem nicht mehr gegeben sind». Bei einer blossen Beeinträchtigung des «Verkehrsflusses» eine Strafe zu verhängen (vgl. Art. 44), ohne dass eine effektive Verkehrsregelverletzung vorliegt, wäre unverhältnismässig. Der Verkehrsfluss wird jeden Tag von Tausenden von Verkehrsteilnehmern beeinträchtigt, ohne dass dies unter Strafe gestellt wäre. Es bedarf daher keiner strafrechtlichen Sondernorm, welche über die Pflicht von Art. 26 Abs.1 SVG und die diesbezügliche Praxis hinausgeht.		
24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Der Titel sollte lauten: «Anforderungen an das automatisierte Parkieren», da es nicht sinnvoll ist, unter dem Kapitel «Besondere technische Anforderungen» «allgemeine Anforderungen...» zu regeln.

Die Bestimmung liesse sich sodann wie folgt einfacher formulieren:

Absatz 1

«Das System für automatisiertes Parkieren darf nur auf Parkierungsflächen aktivierbar sein, die von der zuständigen kantonalen Behörde für den entsprechenden Fahrzeugtyp bewilligt worden sind.»

Absatz 2

Die obligatorische Zuweisung des Parkfeldes durch die Infrastruktur ist ein unverhältnismässiger staatlicher Eingriff in die Organisationskompetenz des Betreibers eines Parkings. Dieser sollte selber entscheiden können, inwieweit die Parkfeldzuteilung mit personellen oder technischen Mitteln vorgenommen wird. Personen sind nicht Teil der «Infrastruktur» (vgl. auch Definition KBA AVP), obwohl der Bericht das Gegenteil ausführt. Es genügt daher in Absatz 2 die Vorgabe zu machen, dass das Fahrzeug den Übergabestandort erst verlassen darf, wenn ihm ein Parkfeld zugeordnet worden ist. Das wird ein Betreiber ohnehin im Eigeninteresse so handhaben wollen, da er kein Interesse an ineffizientem und risikobehaftetem «Suchverkehr» hat. Formulierungsvorschlag für Absatz 2: «Das zum Parkieren bereitstehende Fahrzeug darf den Übergabestandort erst verlassen, wenn ihm ein Parkfeld zugewiesen worden ist.» Absatz 3 Dieser Absatz ist deklaratorisch und daher entbehrlich. Wenn der (meist ausländische) Hersteller für die Parkierfunktionen zuständig und verantwortlich ist, kann er auch selber entscheiden, welche Aufgaben das Fahrzeug übernimmt bzw. von der Infrastruktur zu übernehmen sind. Dazu bedarf er keiner Erlaubnis in einer (schweizerischen) Verordnung.

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Da die Schweiz praktisch alle Fz mit AS aus dem Ausland einführen wird, leuchtet es inhaltlich nicht ein, dass der ausländische Hersteller (ohne CH-Niederlassung) gänzlich von seiner Schulungspflicht befreit wird. Die Schulungspflicht des Importeurs sollte jene des Herstellers nicht ersetzen, sondern zu dieser hinzutreten.</p>		

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Absatz 1 Die Ladungsvorschriften sind nicht an den Fahrer gebunden und gelten daher auch dann, wenn der Halter ein führerloses fFz. benutzt. Verantwortlich für die sichere Ladung ist bereits heute jene Person, welche den Ladevorgang selber ausführt (Lader) oder ausführen lässt (Halter, allenfalls Fahrer). Das ändert sich bei fFz nicht, weshalb es dafür keine neue Vorschrift braucht.</p>		

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Diese Bestimmung wiederholt sieben Mal, den praktisch gleichlautenden Satzanfang, was den Leser ermüdet. Der Text könnte wie folgt vereinfacht werden: «Die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter haben folgende Pflichten:</p>		

<p>a) Aktualisierung und Wartung des Automatisierungssystems nach den Vorgaben des Herstellers;</p> <p>b) die Durchführung einer erweiterten Funktionskontrolle vor der täglichen Inbetriebnahme des Fahrzeuges. Die Kontrolle erfolgt als manuelles Fahrmanöver zur Überprüfung... a.... b.... c. allfälliger Selbstdiagnose-Fehlermeldungen zu sicherheitsrelevanten elektronischen Fahrzeugsystemen.</p> <p>c) die Sicherstellung, dass der Fahrzeugbetrieb nur im genehmigten Bereich unter operationeller Aufsicht und mit der dafür erforderlichen Infrastruktur erfolgt;</p> <p>d) die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur sowie von ausreichend geschultem und weitergebildeten Personal (Art. 35 Abs. 3 und 4) für eine allfällige manuelle Steuerung des Fahrzeuges;</p> <p>e) organisatorische Vorkehrungen, dass die an Fahrzeuglenkerinnen oder Fahrzeuglenker gerichteten gesetzlichen Pflichten erfüllt werden, wobei die Pflicht zum Aufstellen eines Pannensignals durch die Aktivierung der Warnblinker erfüllt werden kann;</p> <p>f) die Sicherstellung, dass die Kontrollorgane den Fahrzeugausweis in physischer oder digitaler Form jederzeit und mühelos im Fahrzeug einsehen können.»</p>
--

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Inhalt dieser Bestimmung versteht sich wohl von selbst. Keine Behörde dürfte für fFz ohne Fahrersitz bei der Bestimmung des Leergewichts des Fahrzeuges nach Art. 7 Abs. I lit. c VTS für den nicht existierenden Fahrer 75kg einberechnen wollen. Der Artikel könnte daher gestrichen werden.

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absatz 4

lit. a: Wann ist ein führerloses «selbständig»?

lit. b: Weshalb nur «massgebliche Strecke» und nicht «alle Strecken»?

lit. c: Weshalb sollte eine bis auf Weiteres verhältnismässig kleine Anzahl von fFz. ein besonders zu regelndes Überlastungsrisiko darstellen?

	<p>Absatz 7 Wann ist eine Beurteilung umfassend und wann nicht?</p>
--	--

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Diese sehr lange Liste von detaillierten Straftatbeständen offenbart eine gewisse «Kriminalisierungstendenz» des automatisierten Fahrens, die einerseits unverhältnismässig erscheint und andererseits beim Publikum den Eindruck erweckt, dass AV per se gefährlich sind und man sich darauf besser nicht einlassen sollte. Das passt nicht zur bisherigen Haltung der Schweiz, die mit realistischen Risikoabwägungen bei den Pilotversuchen in Europa als Wegbereiter aufgetreten ist. Von einer übervorsichtigen Überregulierung sollte abgesehen werden.</p>		

Die ganze Bestimmung bedarf einer detaillierten Überprüfung. Es sollten für Fehlverhalten (ohne Unfallfolgen) nur dann als abstrakte Gefährungsdelikte neue Straftatbestände geschaffen werden, wenn nachgewiesen ist, dass diese mit den bisherigen Strafbestimmungen des StGB und SVG nicht bereits abgedeckt sind. Dies wäre im Bericht entsprechend darzulegen.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Der Verordnungstext spricht von «jährlich», der Bericht dagegen von «mindestens einmal jährlich», was nicht dasselbe ist. Der Bericht enthält sodann keine Begründung, weshalb fFz generell einer jährlichen Nachkontrolle unterworfen werden sollen, auch wenn sie weder Personen noch gefährliche Güter transportieren. Es bräuchte je eine konkrete Begründung im Bericht, weshalb für normale Logistiktransporte eine jährliche Nachkontrolle verlangt wird. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass viele Strassenverkehrsämter bereits überlastet sind und Mühe haben die Fristen einzuhalten und die Delegation an Private nach Art. 17 ausgeschlossen werden soll.</p>		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Entwurf



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:
Mybuxi AG
Hessstrasse 18
3097 Liebefeld

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Abschnitt 1, Punkt b: Diese Bedingung schliesst vollautomatisierte Fahrzeuge aus gemäss der Definition d).</p> <p>Abschnitt 2, Punkt e: Dieser Punkt geht davon aus, dass ein menschliches Eingreifen in der akuten Situation zu einer Verbesserung der Lage führt. Braucht es diesen Punkt in dieser Form? Es ist ja bereits geregelt, dass eine Übernahme der Steuerung durch einen menschlichen Akteur möglich sein muss.</p> <p>Abschnitt 3: ist dieser nötig? Alle Verkehrsteilnehmer müssen sich ja an die Verkehrsregeln halten. Für welchen Zweck müssen Scheibenwischer aktiviert werden? Wenn solche Regeln nötig sind, sollte auf die einwandfreie Funktionssicherstellung der Sensoren und Übertragungseinrichtungen hingewiesen werden.</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Schweiz sollte die internationalen Regelungen ohne Zusatzaufwände anerkennen. Gleichzeitig sollen davon abweichende Regelungen in der Schweiz möglich sein, wenn diese die Position der Schweiz in der Entwicklung des automatisierten Fahrens, insbesondere in der «shared automatic mobility» Ausprägung fördern können und / oder die Schweiz für die Entwicklung des automatisierten Fahrens für Forschung und Entwicklung als Standort attraktiver machen.</p>		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
--	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist sinnvoll, dass die Schweiz internationale technische Vorschriften anerkennt. Um eine bedeutende Rolle in der weiteren Entwicklung der automatisierten Mobilität einnehmen zu können, sollte die Schweiz aber auch eigene, weitergehende Regelungen erlauben können. Zudem sollte sich die Schweiz bei den Vorschriften nicht an den oft restriktiveren EU-Normen orientieren, sondern an den Vorschriften der innovativsten Weltregionen.</p>		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Das UVEK / ASTRA sollte einen weitgehenden Handlungsrahmen erhalten und diesen ausschöpfen.</p>		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Abschnitt 3: ein kategorischer Ausschluss des Profilings reduziert den möglichen Erkenntnisgewinn. Daher sollte es eine «Opt-In» Möglichkeit für ein Profiling geben.</p>		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich einverstanden, dass ein Managementsystem vorliegen muss. Ob die aufgeführten Standards / Normen jedoch die am besten geeigneten sind, ist aus unserer Sicht zweifelhaft. Hier muss der Grundsatz geklärt werden, ob die Sicherheit maximiert werden soll oder die Innovationsfähigkeit der Schweiz. Aus unserer Sicht sollte letzteres der Fall sein, solange die neue Technik des automatisierten Fahrens eine Verbesserung der aktuellen Sicherheitslage erwarten lässt.</p>		

--	--

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich ist ein System dann gut designed, wenn es keine Bedienungsanleitung benötigt (intuitive Bedienung). Das ist leider in der Verordnung nicht ersichtlich.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Uns stellt sich die Frage, wie im privaten Gebrauch eine solche Regelung überprüfbar ist und überhaupt Sinn macht. Gerade bei (zunehmend) seltenem Gebrauch von Funktionen ist das Studium einer Anleitung zu einem Zeitpunkt weit vor der aktuellen Situation nicht zielführend (Vergessen, Stress, ...).</p> <p>Bei professionell eingesetzten Fahrzeugen kann und soll dies ein Bestandteil der Aus- und Weiterbildung sein.</p> <p>Grundsätzlich stellt sich uns die Frage, ob automatisierte Fahrzeuge zuerst für professionelle Einsätze mit entsprechenden Aus- und Weiterbildungsinstrumenten vorbehalten werden sollen. Hier gibt es Möglichkeiten zur Überprüfung solcher Regeln. Damit kann auch die Akzeptanz des automatisierten Fahrens verbessert werden, weil nicht ungeübte (private) FahrerInnen in Notsituationen durch falsche Handlungen Unfälle mit negativer Berichterstattung die technische Entwicklung hemmen.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Typengenehmigung ist aufwändig und wirkt auf die Entwicklung hemmend. Wir schlagen ein Verfahren vor, das die Innovationsfähigkeit der Schweiz im automatisierten Fahren optimiert. Das UVEK / ASTRA sollte hier mehr Freiheiten haben.</p>		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wenn die Schweiz schon nicht in der EU ist, sollte sie in Innovationsfeldern wie dem automatisierten Fahren nicht auf die oft defensiven Regelungen der EU fokussieren, sondern die Regelungen der in diesem Feld innovativsten Regionen. Das kann zu Interoperabilitätsproblemen führen, die zu einem späteren Zeitpunkt aufzulösen sind. In der Entwicklungsphase steht aber die Fähigkeit, funktionierende Anwendungen «auf die Strasse» zu bringen, klar im Vordergrund. Dies muss auch die Bedürfnisse der Gesellschaft der Schweiz berücksichtigen, die nicht denen der massgebenden Staaten der EU entsprechen muss, die durch eine starke traditionelle Autoindustrie dominiert sind.</p>		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Prüfungen können aus einem defensiven und einem supportiven Blickwinkel durchgeführt werden. Da sich in der Berichterstattung der Entwicklung des automatisierten Fahrens zeigt, dass einzelne Unfälle mit automatisierten Fahrzeugen gegenüber einer Vielzahl solcher mit menschlichen FahrerInnen überproportional ausgebreitet werden, wäre es wünschenswert, dass diese Überprüfungen mit dem Blick auf die Weiterentwicklung durchgeführt werden.</p>		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich erscheint uns die Verantwortung für Prüfungen in einer kompetenten Stelle des Bundes (ASTRA) zielführend.		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Nutzung der Daten für die Feststellung von Schuld bei Unfällen und Verstössen ist selbstverständlich richtig. Der Artikel nimmt aber eine sehr defensive Haltung ein, die die Entwicklungsfähigkeit reduziert. Es sollte daher eine «Opt-In» Möglichkeit für eine weitergehende Nutzung der Daten geben.		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkung zu Art 18.		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aus unserer Sicht braucht es diese Regelung nicht. Sie ist einerseits über das Datenschutzgesetz abgedeckt und andererseits ineffektiv, wenn nur gewerbliche Handänderungen abgedeckt sind.

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir haben grundsätzliche Bedenken, dass die Rückübernahme der Fahrzeugführung auf diese Weise funktioniert.

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aus unserer Sicht sind die Punkte 1-3 zu einschränkend. Grundsätzlich ist aus unserer Perspektive das Parkieren nicht der relevanten Anwendungsfall.

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie wird die Qualitätskontrolle der Ausbildung sichergestellt? Wie oben erwähnt, wäre ein gangbarer Weg für die Einführung des automatisierten Fahrens die Konzentration auf professionelle Einsatzfelder. So könnte auch die Ausbildungsfrage entwickelt werden.</p>
--	--

<p>30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie wird bei automatisierter Be- und Entladung verfahren?</p>	

<p>31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich ja. In dieser Verordnung sollte jedoch nur die spezifischen Punkte für automatisierte Fahrzeuge aufgeführt werden (mechanische Untersuchungen gehören nicht dazu).</p> <p>Zudem stellt sich, Paragraph 7, die Frage, ob nicht eine digitale Version eines Fahrzeugausweises ermöglicht werden soll.</p>	

<p>32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Der interessante Anwendungsfall von automatisierten Fahrzeugen ist, dass diese im Default Mode automatisiert fahren. Also nicht «aktiviert werden» - in der vorliegenden Form erscheint uns dies die Intention zu sein. Dann sind OperatorInnen für das «exception handling» verantwortlich.</p> <p>Wer wären die OperatorInnen bei privat eingesetzten automatisierten Fahrzeugen?</p>	

	Was gilt bei einem Ausfall von Datenübertragungseinrichtungen? (z.B. Mobilfunknetze)
--	--

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie wäre damit umzugehen, wenn kein Fahrzeugführer mit einem Fahrausweis zur Verfügung steht?		

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich ja. Szenario: ein Fahrzeug eines Mobilitätsservice bleibt «liegen». Aus technischen Gründen kann es nicht von einem Teleoperator erreicht werden (Ausfall Mobilfunknetz), im Fahrzeug befinden sich keine Personen mit Fahrausweis (oder sind nicht einsatzfähig). Was gilt jetzt?		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir bevorzugen eine Genehmigung durch den Bund, entweder als optionale Stelle oder generell.</p> <p>Wie oben erwähnt, sollte die Schweiz liberalere Regelungen als die EU ermöglichen, wenn sie innerhalb der Schweiz eingesetzt werden.</p>
--	--

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkung zu Art. 39. Für national aktive Services ist eine kantonale Bewilligung aufwändig, teuer und kann zu «Löchern» im Angebot führen.</p>
--	---

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es muss eine nationale, einfach zugängliche Publikation geben.		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Bei Anwendungen, die in mehreren Kantonen aktiv sind, muss der Bund die zuständige Behörde sein.		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu einigen Punkten in vorangegangenen Artikeln.		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ein Fahrzeugausweis muss auch in digitaler Form möglich sein.		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir fühlen uns hier nicht kompetent. Grundsätzlich sollte die Ausbildung das Fahren ohne Hilfsmittel lehren. Wenn Hilfsmittel eingesetzt werden, sollten diese die Aktivität «Fahren» vereinfachen und sicherer machen. Daher erscheint es etwas paradox, dass diese überprüft werden müssen.		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie		
---	--	--

spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1 ^{bis} , 2 und 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1 ^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

RZU | Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung

Seefeldstrasse 329

8008 Zürich

beschlossen durch den RZU-Vorstand im Zirkularverfahren am 30.01.2024

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Im Erläuterungsbericht zum Entwurf der Verordnung (Kap. 4.4, Seiten 48/49) wird davon ausgegangen, dass es keine individuelle, sondern eine kollektive Nutzung automatisierter Verkehrsmittel geben wird. Die RZU bezweifelt, dass sich die Nutzung der Technologie ohne entsprechende Vorgaben automatisch in diese Richtung entwickeln wird. **Die RZU regt an, dass diese Annahme genauer dargelegt wird und dabei aufgezeigt wird, wie eine kollektive Nutzung gewährleistet werden kann.**

Aus Sicht der RZU wird eine kollektive Nutzung zu einer Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrssystems führen. Hierzu wird im Erläuterungsbericht (Seite 40) allein darauf verwiesen, dass das BAV angehört werden muss, wenn sich der Einsatzbereich auf Strecken des konzessionierten Linienverkehrs erstreckt. Aus Sicht der RZU genügt dies nicht. **Die Auswirkungen eines automatisierten Systems auf den ÖV sollte konzeptuell vorausgedacht und insbesondere auch im Bewilligungsprozess berücksichtigt werden. Insbesondere müssen diese Auswirkungen auch hinsichtlich ihrer Änderungen für die Erreichbarkeit beurteilt werden. Der Grundsatz der Innenentwicklung darf nicht unterlaufen werden.**

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Fokus der Vorlage liegt hinsichtlich der für das Gesuch und die Zulassung zu berücksichtigenden Kriterien auf Sicherheits- und Technikaspekten. Dies sieht die RZU ebenfalls als wesentliche Grundvoraussetzung für die Einführung automatisierter Fahrsysteme an. Aus Sicht der RZU darf die Beurteilung bei der Genehmigung von Einsatzbereichen für das automatisierte Fahren jedoch nicht bei diesen Kriterien enden. Es sollte darüber hinaus die Vorgabe bestehen, **die raum- und verkehrsplanerischen Ziele und Folgen einer Zulassung des automatisierten Systems in die Beurteilung miteinzubeziehen**. Die Formulierung in der Verordnung in Art. 40 Abs. 5, dass die zuständige Behörde zusätzliche Anordnungen festlegen kann, wenn in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern, verpflichtet aus Sicht der RZU zu wenig, raum- und verkehrsplanerische Ziele und Folgen zu berücksichtigen. Art. 39 und 40 ist entsprechend zu ergänzen.

Begründung: In den bisherigen Arbeiten der RZU zum Thema (Forschungsprojekt «räumlich-differenzierte Auswirkungen des automatisierten Fahrens») wurde deutlich, dass die räumlichen Auswirkungen automatisierter Fahrzeuge teilweise mit erheblichen Risiken, aber auch mit Chancen für die politisch-planerischen Zielsetzungen verbunden sind. Aus Sicht der RZU ist es deshalb nötig, die Einführung automatisierter Fahrsysteme im Bewusstsein dieser Chancen und Risiken anzugehen und ihre technischen Möglichkeiten zur Erreichung der planerischen Zielsetzungen einzusetzen. Dies bedeutet, dass die Vorgaben und Regulierungen zu einem Einsatz im bestehenden Verkehrssystem führen sollten, der auf diese Zielsetzungen, beispielsweise die Innenentwicklung und das Netto-Null-Ziel, ausgerichtet ist.

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Siehe Ausführungen zu Art. 39 oben

Die RZU erachtet es als angemessen, dass die Bewilligung von Einsatzgebieten für automatisiertes Fahren bei den Kantonen liegt. **Aus Sicht der RZU sollten jedoch Regionen und Gemeinden zwingend in die Bewilligungsverfahren aktiv eingebunden und ihre Anliegen berücksichtigt werden, unter anderem aufgrund der Auswirkungen des automatisierten Fahrens auf der kommunalen bzw. regionalen Ebene**. In diesen Verfahren sollte Ebenen übergreifend diskutiert werden, wie automatisierte Fahrsysteme vor Ort zielgerichtet eingesetzt und negative Auswirkungen vermieden werden können. Bei grösseren Städten ist eine Beteiligung am Bewilligungsprozess zwingend. Eine entsprechende Passage ist in Art. 40 aufzunehmen.

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zu Abs. 2 Aufgrund der Tatsache, dass das heutige Verkehrssystem um eine neue Technologie mit neuen Nutzungsmöglichkeiten und damit wahrscheinlich neuen Verkehrsangeboten erweitert wird, erachtet es die RZU als sinnvoll, dass sich alle Verantwortlichen zu den gemachten Erfahrungen austauschen und diese schnellstmöglich in ihrer Praxis berücksichtigen können.		

Entwurf

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Per Mail:
svg@astra.admin.ch

Bern, 11. Januar 2024

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV): Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können, wobei wir uns auf datenschutzrechtliche Hinweise zum Entwurf für die AFV beschränken.

Allgemeine Bemerkung

Der erläuternde Bericht zur AFV geht davon aus, dass es sich bei den im Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Ereignissen ausschliesslich um Sach- und nicht um Personendaten handle (so direkt auf S. 25 zu Art. 18 und indirekt auf S. 26 oben zu Art. 19 AFV). Dies trifft nicht zu: Solange die Daten einem/einer bestimmbar(en) Fahrzeughalter/in oder Fahrzeufführer/in zugeordnet werden können, handelt es sich selbstverständlich um Personendaten im Sinne von [Art. 5 Bst. a DSGVO](#). Angesichts einer fehlenden formell-gesetzlichen Grundlage für ein behördliches Profiling (so zutreffend die Erläuterungen auf den S. 6 und 26) ist es deshalb berechtigt und wichtig, dass Art. 7 Abs. 3 AFV als technische Vorgabe vorschreibt, dass der Fahrmodusspeicher kein Profiling vornehmen darf. Es ist somit mittels geeigneter technischer Massnahmen auszuschliessen, dass die pro Ereignis aufgezeichneten und mit einem Zeitstempel versehenen Daten ([vgl. Art. 25f Abs. 2 revSVG](#)) zur Bewertung bestimmter persönlicher Aspekte der betroffenen Person – namentlich ihres Verhaltens ([vgl. Art. 5 Bst. f DSGVO](#)) – verwendet werden können.

Wir empfehlen Ihnen, die unzutreffenden Aussagen zur Qualität der aufgezeichneten Ereignisse als reine Sachdaten zu berichtigen.

Bemerkung zu Art. 19 Abs. 1 Bst. a AFV

[Art. 25g Abs. 4 revSVG](#) regelt den Zugriff auf die Daten des Fahrmodusspeicher durch die Zulassungsbehörden zu den dort genannten Zwecken. Wenn nun Art. 19 Abs. 1 Bst. a AFV sehr unterschiedlichen Behörden erlaubt, Daten für ihre jeweiligen Vollzugsaufgaben zu bearbeiten, und dabei auch die Daten aus dem Fahrmodusspeicher nach Art. 25g Abs. 4 SVG erwähnt, so entsteht der unzutreffende Eindruck, es könnten auch andere als die Zulassungsbehörden geltend machen, die Bearbeitung jener Daten sei für ihre Aufgabenerfüllung unentbehrlich, was den Rahmen von Art. 25g SVG klar sprengen würde.

Wir empfehlen Ihnen deshalb, den Satzteil «sowie Daten aus dem Fahrmodusspeicher (Art. 25g Abs. 4 SVG)» zu löschen. Falls als nötig erachtet, kann für die Datenbearbeitung durch die Zulassungsbehörden ein eigener Buchstabe vorgesehen werden; allerdings halten wir eine Wiederholung des Regelungsgehalts von Art. 25g Abs. 4 SVG in der AFV nicht für erforderlich.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Ueli Buri
Präsident privatim

Musterstellungnahme der Umweltallianz

**Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)
(Vernehmlassung 2023/75)**

Der Text steht frei zur Verfügung.

Frist zur Einreichung: 2. Februar 2024

Mail: svg@astra.admin.ch (als pdf und Word-File)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Vernehmlassung bezüglich der Verordnungen AFV und ÖStFV.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung

Freundliche Grüsse

Sonja Plüss

Stiftung Pusch – praktischer Umweltschutz

Stellungnahme

Zweck des automatisierten Fahrens

Angesichts der Herausforderungen in der Umwelt- und Verkehrspolitik muss das automatisierte Fahren zwingend einen Beitrag zu den nachfolgenden miteinander verbundenen Zielen leisten, damit es gegenüber dem Status Quo ein Fortschritt darstellt. Ist dies nicht der Fall oder läuft sie diesen Zielen sogar zuwider, ist das automatisierte Fahren abzulehnen, respektive entsprechende Entwicklungen in der Schweiz nicht zu fördern.

- Verkehrsreduktion: Das automatisierte Fahren muss dazu genutzt werden, dass der motorisierte Gesamtverkehr reduziert wird, sowohl beim Fahrzeugbestand als auch bei den gefahrenen Kilometern. Fahrzeuge müssen zeitlich und räumlich viel besser ausgelastet werden. Heute stehen Autos zu 95% der Zeit ungenutzt herum, zu Stosszeiten sind sie im Durchschnitt nur mit 1,1 Personen pro Fahrzeug besetzt.
- Verkehrslenkung: Wohnquartiere, Ortsdurchfahrten etc. sollen vor verkehrsplanerisch unerwünschtem Durchgangsverkehr geschützt werden können.
- Geteilte Nutzung: Fahrzeuge sollen künftig hauptsächlich geteilt genutzt werden (Carsharing, Carpooling), das individuell genutzte Privatauto soll zur Ausnahme werden.
- Weniger Strasseninfrastruktur: Die Automatisierung soll dazu genutzt werden, die Strassen- und Parkierungsinfrastruktur für Autos zu reduzieren und die Verkehrsplanung zu optimieren. Die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) soll unter keinen Umständen weiter ausgebaut werden.
- Möglichst attraktiver Fuss- und Veloverkehr: Der Fuss- und Veloverkehr wird prioritär behandelt, er bekommt deutlich mehr Platz im Strassenraum; Die objektive und subjektive Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs muss beim automatisierten Fahren maximale Priorität haben.
- Lückenlose Verkehrssicherheit: Die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden muss auch während der jahrzehntelangen Übergangszeit in Richtung Vollautomatisierung gewährleistet sein, damit die Unfallzahlen sinken – die der motorisierten Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber auch der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden.
- ÖV stärken: Als Beitrag der Automatisierung für unsere Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilität stehen die kollektiven Transporte an erster Stelle. Das automatisierte Fahren führt zu einer sinnvollen Ergänzung des öffentlichen Verkehrs (öV) – z.B. bei wenig frequentierten Strecken – und nicht zu Konkurrenz oder gar einem Abbau des konventionellen öV-Angebotes. Eine einseitige Ausrichtung auf individuelle und den öV konkurrierende Mobilität muss unbedingt vermieden werden.
- Zersiedelung eindämmen: Die Automatisierung leistet einen Beitrag zur Schonung der Natur und Landschaft und reduziert die Zersiedelung.

Da das automatisierte Fahren grundsätzlich ein sehr hohes Potential hat, in all diesen Bereichen auch negative Effekte zu erzielen (vgl. beispielsweise die Studie der ETH Zürich zum automatisierten Fahren in der Schweiz)¹, braucht es zwingend eine proaktive Regulierungsstrategie. Der Staat soll nicht erst dann regulierend eingreifen, wenn Probleme insbesondere zwischen automatisierten Fahrzeugen und dem Langsamverkehr bereits vorhanden sind.

Ohne starke staatliche Lenkung führt das automatisierte Fahren unter anderem zu Mehrverkehr und Zersiedelung, weil durch die Möglichkeit andere Tätigkeiten während dem Autofahren auszuüben, längere Wege etwa zum Pendeln attraktiver werden. Auch das Problem der drohenden Leerfahrten mit vollautomatisierten Fahrzeugen muss mittels Massnahmen vorausschauend angegangen werden.

¹ ETH Zürich (2020). Automatisiertes Fahren in der Schweiz: Das Steuer aus der Hand geben?.

Dies beispielsweise durch die Einführung von Mobility Pricing, welches Anreize bietet Leerfahrten zu vermeiden.

Zudem müssen regulative Leitplanken gesetzt werden, damit die Automatisierung zu einer stärker kollektiv geprägten Nutzung der Verkehrsmittel führt. Wird dies verpasst, wird das Autofahren mit automatisierten Systemen gegenüber dem kollektiven Verkehr deutlich attraktiver, was den Umweltzielen der Schweiz diametral entgegenstehen würde.²

Schliesslich ist es zentral, dass die Attraktivität und Sicherheit des Langsamverkehrs durch die Entwicklung hin zu stärker automatisierten Fahrzeugen nicht eingeschränkt wird. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) «*erweist sich der Mischverkehr als eines der massgebenden neuen Gefährdungsbilder einer zunehmenden Automatisierung [..]*»³. So führt beispielsweise das Vorhandensein weitgehend automatisierter Fahrzeuge dazu, dass Langsamverkehrsteilnehmende teilweise nicht mehr mit einer Person im Fahrzeug kommunizieren können, womit bisherige für die Verkehrssicherheit zentrale Verhaltensmuster wegbrechen.⁴ Automatisierte Fahrzeuge dürfen zudem nicht nur die Unfallzahlen im Mischverkehr nicht ansteigen lassen, sondern sie dürfen darüber hinaus auch nicht zu einem tieferen subjektiven Sicherheitsempfinden von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden führen.

Grundsätzliche Anmerkungen zu den beiden Vorlagen

Basierend auf diesen Zielen gibt es in der Vorlage aus unserer Sicht folgende positiven und negativen Punkte.

Kritische Anmerkungen:

- Die beiden Vorlagen räumen dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit bei der Entwicklung des automatisierten Fahrens einen zu hohen Stellenwert ein. Ökonomische Aspekte dürfen nicht zu Lasten von Umweltschutz und Verkehrssicherheit gehen. Insbesondere sollen bei den Finanzhilfen (Vorlage 2) kommerzielle Aspekte kein Kriterium beim Entscheid für oder wider eine Unterstützung sein. Sondern es sollen Projekte gefördert werden, welche auf die Forschung der Effekte des automatisierten Fahrens auf die Umwelt, inklusive Rebound-Effekten, abzielen oder das Monitoring von Unfällen und Beinahe-Unfällen, bei denen der Langsamverkehr mitbetroffen ist, zum Inhalt haben (vgl. Fragen 3 und 8 des Fragebogens 2).
- Sehr kritisch sehen wir den Anwendungsfall, bei welchem das Automatisierungssystem gewisse Streckenabschnitten selbständig zurücklegt, ohne dauernd von der fahrzeugführenden Person überwacht zu werden, die Person aber weiterhin jederzeit die Fahrzeugbedienung übernehmen muss, sobald das Automatisierungssystem erkennt, dass es an seine Grenzen kommt oder sobald die fahrzeugführende Person erkennen müsste, dass die Voraussetzungen für eine sichere Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist (vgl. 3. Kapitel im Erläuternden Bericht, Seite 28ff). Allgemein wird in der Forschung zwar angenommen, dass unter bestimmten Voraussetzungen ab einem hohen Grad der Automation der Fahrzeuge, das Potenzial zur Vermeidung von Verkehrsunfällen sehr gross sein kann.⁵ Aber der angesprochene Anwendungsfall stellt eine (zu) hohe Herausforderung bei der Mensch-Fahrzeug-Interaktion dar, weshalb hier mit einer Zunahme der Unfälle gerechnet werden muss.⁶ Die Sicherheitsverluste (z. B. durch Minderung der Aufmerksamkeit des Fahrenden, durch die Übernahmeproblematik und allgemein die Mensch-Fahrzeug-Interaktion) kann in diesem Fall die Sicherheitsgewinne deutlich übersteigen: «*Hauptsächlich verantwortlich für diesen Anstieg ist die Übernahmeproblematik in Situationen, in denen die Fahraufgabe vom automatisierten Fahrzeugsystem dem menschlichen Fahrer innerhalb eines eher kurzen Zeitraums zurückgegeben wird. Verschärft wird diese*

² ebd.

³ BFU Beratungsstelle für Unfallverhütung (2020). Automatisiertes Fahren Mischverkehr.

⁴ ebd., Seite 5.

⁵ ebd., Seite 13.

⁶ ebd., Seite 5.

Problematik auch noch durch die Tatsache, dass es sich in den Übergabemomenten auf Stufe SAE-L3 meist um komplexe Verkehrssituationen handelt und somit die/der übernehmende FahrerIn/Fahrer doppelt gefordert wird. [...] Erst ab einer Hochautomatisierung entsprechend SAE-L4 übersteigen im Vergleich zum heutigen Unfallgeschehen die Sicherheitsgewinne die damit einhergehenden Sicherheitsverluste wie z. B. durch den Mischverkehr oder Hacking.»⁷.

Wir fordern deshalb, dass der Anwendungsfall gemäss Artikel 25b, Absatz 1 des neuen Strassenverkehrsgesetzes aus der Vorlage 1 gestrichen wird. (vgl. Fragen 22 und 23 im Fragebogen 1).

- Allgemein sollten die Interessen des Langsamverkehrs in den beiden Vorlagen stärker berücksichtigt werden (vgl. Fragen 4, 15, 28 und 38 im Fragebogen 1).
- In den Vorlagen wird kaum unterschieden zwischen Regelungen in Bezug auf den automatisierten motorisierten Individualverkehr, mit seinen negativen Auswirkungen auf die Umwelt und dem förderungswürdigen automatisierten öffentlichen Verkehr, respektive den in Zukunft immer wichtiger werdenden öffentlicher Individualverkehr (vgl. Fragebogen 2, Frage 5).

Positiv Punkte der Vorlagen:

- Grundsätzlich unterstützen wir die rechtlichen Schranken, welche die Vorlage 1 der Entwicklung des automatisierten Fahrens setzt. Dieser Prozess soll nicht einfach nach dem Prinzip «Ausprobieren und erst später regulierend eingreifen» von statten gehen.
- Sehr positiv ist aus unserer Sicht, dass darauf verzichtet wurde, die Möglichkeit der führerlosen Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedrigen Geschwindigkeiten, für die die Fahrtstrecken nicht festgelegt werden müssen und die ohne Beaufsichtigung eines Operators verkehren dürfen in die Verordnung aufzunehmen (SVG Art. 25d, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 8). Dieser Anwendungsfall würde – falls die entsprechenden Fahrzeuge auf den Fussverkehrsflächen verkehren dürften – zu einer Einschränkung der Zu Fuss Gehenden führen. Der voraussichtlich rein kommerzielle Zweck solcher Fahrzeuge rechtfertigt ohnehin nicht, dass der bereits jetzt knappe Platz auf den Verkehrsflächen noch stärker beansprucht wird. Auf diesen Anwendungsfall soll nicht nur derzeit, sondern grundsätzlich verzichtet werden.

⁷ ebd., Seite 31.



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband x Organisation Übrige

Absenderin:

Sonja Plüss

Stiftung Pusch – praktischer Umweltschutz

Hottingerstrasse 4

Postfach

8024 Zürich

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Vgl. Erläuterungen im Begleitbrief.

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p><u>Änderungsanträge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • In Art. 3, Absatz 3 a. und b. («mit angemessener Geschwindigkeit» und «einen angemessenen Abstand») geht nicht hervor, durch wen Geschwindigkeit und Abstände definiert werden. Weil sowohl Geschwindigkeits- und Abstandverhalten in höchstem Masse sicherheitsrelevant sind und Auswirkungen auf die objektive und subjektive Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmenden haben, müssen die angemessene Geschwindigkeit und die angemessenen Abstände zwingend von Seiten Behörden mit klaren Mindestvorgaben geregelt sein. • Zusätzliche Anforderung: Die Fahrzeuge müssen in der Komplexität des urbanen Mischverkehrs die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (auch jener mit körperlichen Einschränkungen und auch jener innerhalb des Fahrzeugs selbst) gewährleisten. Das betrifft vor allem eine situationsangepasste Geschwindigkeit und ein vorausschauendes, defensives Fahrverhalten der Fahrzeuge. • Zusätzliche Anforderung: Die Automatisierungssysteme dürfen nicht zu Lasten des subjektiven Sicherheitsempfindens von Fussgänger/innen und Velofahrer/innen gehen. Entsprechende Verdrängungseffekte beim Langsamverkehr sollen ausgeschlossen werden können. • Zusätzliche Anforderung: Die Kommunikation zwischen Automatisierungssystem und den übrigen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere mit Zu Fuss Gehenden und Velofahrenden muss sichergestellt sein. 		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Grundsätzlich unterstützen wir, dass durch die Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS neue Vorschriften sich schneller auf die führerlosen Fahrzeuge auswirken, anstatt dass die technischen Vorschriften des Zeitpunktes des Imports des Fahrzeuges Anwendung finden würden.</p> <p>Das Aufeinandertreffen von konventionellen und automatisierten Fahrzeugen im Strassenverkehr wird allgemein als ein Sicherheitsrisiko angesehen. Entsprechend muss sich die Schweiz vorbehalten können, von internationalen technischen Vorschriften gegebenenfalls abweichen zu können. Deshalb stellen wir den Antrag, Art. 5 Abs. 2 AFV wie folgt zu ergänzen:</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>«Die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen richtet sich in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme, <u>sofern keine Sicherheitsrisiken bestehen.</u>»</p>		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Begründung siehe Frage 6.</p>		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bei der Einführung des Automatisierten Fahrens auf Autobahnabschnitten sind für eine ganzheitliche Sicherheitsbeurteilung auch aussergewöhnlichen Situationen (z.B. Strassenarbeiter, Polizeikontrollen, Autopannen, Geisterfahrer)</p>		

	mitzuberücksichtigen. Für die Unfallrekonstruktion soll dazu auf weitere Datenquellen wie die Aufzeichnung der Frontkamera kurz vor Unfalleintritt, zurückgegriffen werden können.
--	--

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die sichere Anwendung von Automatisierungssystemen der Stufe 3 setzt voraus, dass Fahrzeuglenkende genau informiert und instruiert sind. Es muss für die entsprechenden Verkehrssituationen klar sein, welche Fahraufgaben an das Fahrzeug delegiert werden kann und welche Verantwortung dabei der Fahrzeuglenkende weiterhin übernehmen muss. Es sind Kenntnisse über die Funktionsweise des Systems, die Systemgrenzen und über die während der Aktivierung erlaubten Tätigkeiten erforderlich, damit eine sichere Übernahme jederzeit gewährleistet werden kann.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>«Art. 10 Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung <u>und Instruktion</u> 1 Die am Betrieb eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem beteiligten Personen müssen die massgeblichen Anweisungen und Sicherheitshinweise des Herstellers in der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung beachten. <u>Sie sind verpflichtet, sich instruieren zu lassen.</u>»</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Darüber hinaus sollen weitere kritische Situationen mit Meldepflicht definiert werden. Es sollen auch Situationen gemeldet werden, bei denen schwere Verletzungsfolgen ausgeblieben sind, aber die auf eine kritische Funktionsweise mit potenziell hohen Verletzungsfolgen schliessen lassen.</p>		

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die vorgeschlagenen Prüfungen erachten wir als sehr wichtig.</p> <p>Eine amtliche Prüfung eines Fahrzeuges soll auch durchgeführt werden, wenn ein teilautomatisiertes Fahrzeug der Stufe 3 (oder höher) einen Unfall verursacht und die Polizei ein Fehlverhalten des Automatisierungssystems in Erwägung zieht.</p>
--	--

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Regelung zu den zulässigen Zwecken ist umfassend, was die behördlichen und hoheitlichen Aufgaben und Nutzungsmöglichkeiten betrifft. In einer längerfristigen Perspektive besteht jedoch auch ein grosses wissenschaftliches Interesse an dieser Datenquelle. Beispielsweise bieten die Daten des Fahrmodusspeichers die Möglichkeit für umfassende empirische Studien zur Ableitung/Überprüfung der erforderlichen Übernahmezeit bei Fahrzeugen. Der heutige Stand der Forschung zu dieser Frage basiert in erster Linie auf eher wenigen Studien in Fahrsimulatoren.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p>	

Die Regelung sollte mit dem Zweck der Forschung zur Verkehrssicherheit durch nicht-behördliche Forschungsinstitutionen ergänzt werden. Die Daten sollten (konform mit dem seit September 2023 geltenden, neuen Datenschutzgesetz) an Dritte für nicht-kommerzielle Zwecke übermittelt und von diesen für Forschung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit genutzt werden können.

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen (vgl. Begründung im Begleitbrief).		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind wir generell gegen den Anwendungsfall von Fahrzeugen mit Übernahmeaufforderungen (vgl. Begründung im Begleitbrief).</p> <p>In Art. 22 zeigt sich die Problematik dieses Anwendungsfalles: Einerseits wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer von der Pflicht entbunden, den Verkehr dauernd zu überwachen (Absatz 2), andererseits muss die Person aber die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder übernehmen, wenn sie hätte erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigende Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben ist (Absatz 3b.). Beides ist in der Praxis schwierig zu kombinieren. Dies hat potenziell stark negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>Die kurzen Übernahmezeiten sind nicht vereinbar mit einer Reihe von Tätigkeiten, welche die Aufmerksamkeit des Fahrzeugführenden stark beanspruchen. Falls der entsprechende Anwendungsfall nicht aus der Verordnung gestrichen wird, sollten deshalb Tätigkeiten wie Schlafen, Verlassen der Sitzposition und externe Kommunikation (Videokonferenzen, Telefongespräche, Textnachrichten) während des Fahrens explizit ausgeschlossen werden.</p> <p>Aktuelle Forschungsprojekte für das ASTRA (z. B. AFF, SIKO) haben gezeigt, dass mit jeder weiteren Automatisierungsstufe auch neue und zusätzliche Kompetenz-Anforderungen an die Fahrzeuglenkenden entstehen. Eine zeitnahe und konsequente Verankerung dieser notwendigen Kompetenzen in der Fahraus- und Weiterbildung ist zwingend erforderlich, um Überforderungen der Nutzergruppen und damit negative Auswirkungen auf das Unfallgeschehen zu vermeiden.</p>

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?

Bemerkungen / Änderungsantrag:		
--------------------------------	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Durch die Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren darf kein zusätzlicher Flächenbedarf entstehen. Das bedeutet, dass Gesuche um Genehmigung des Betriebs einer Parkierungsfläche für automatisiertes Parkieren nur genehmigt werden dürfen, wenn diese Flächen bereits bestehende Parkierungsflächen (für nicht automatisiertes Parkieren) sind. Zusätzliche Parkierungsflächen würden dem umweltpolitischen Bestreben den Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren entgegenlaufen.</p>		

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die neuen Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren dürfen keinesfalls zu einer Einschränkung des Langsamverkehrs führen. Dass «die Parkierungsfläche für das automatisierte Parkieren von den übrigen Fahrbahnen, den Trottoirs sowie den Fuss- und Radwegen abgegrenzt [...]» sein muss (Abs. 1a) darf nicht dazu führen, dass die Infrastruktur oder die Bewegungsfreiheit des Langsamverkehrs in der Nähe der Parkplätze eingeschränkt wird.</p>		

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Schulungen zu führerlosen Fahrzeugen, welche in der Schweiz verkehren, sollen in der Schweiz und nicht im Ausland durchgeführt werden.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p>		

«Absatz 2 Hat der Hersteller keine Niederlassung in der Schweiz, ist der Importeur des führerlosen Fahrzeugs für die Einhaltung der Pflichten nach Absatz 1 verantwortlich. Die Schulung muss ~~nicht~~ in der Schweiz durchgeführt werden.»

30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Absatz 2: Dieser Absatz übersieht, dass bei einem führerlosen Fahrzeug, das Entladen der Ware oftmals nicht mehr von einer Hilfsperson des Halters bzw. des Lieferanten/Verkäufers vorgenommen werden wird, sondern durch die Kundinnen und Kunden. Es ist jedoch nicht Sache der Kunden, die Verantwortung für einen Teil des Liefervorgangs des Lieferanten zu übernehmen. Wer Waren mittels führerloser Fahrzeugen liefert, sollte selber die Verantwortung dafür tragen, dass die Warenentgegennahme durch den Kunden so erfolgt, dass eine «negative Auswirkung auf die Restladung» ausgeschlossen ist.

31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir unterstützen dezidiert, dass sich nach Absatz 1 der Arbeitsort der Operatorinnen und Operatoren in der Schweiz befinden muss.

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

--	--

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bei den Rahmenbedingungen für führerlose Fahrzeuge fehlen wichtige Klarstellungen zu den erlaubten Verkehrsflächen.

Änderungsanträge:

Zu den bereits aufgelisteten Kriterien, soll zusätzlich die folgenden Bedingungen für eine Genehmigung erfüllt sein:

- «Für die führerlosen Fahrzeuge ist die Benutzung des Trottoirs, der für den motorisierten Verkehr gesperrten Fussgängerflächen, sowie der Velowege nicht erlaubt.»
- In Ergänzung zu Absatz 4c: «die Sicherheit und Attraktivität der Fuss- und Veloweg dadurch nicht beeinträchtigt werden.»

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Bei der Begleitgruppe sollten neben den Vertretern der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und der Umwelt auch die Branche des öffentlichen Verkehrs, Blindenorganisationen, die Städte, Fussverkehr Organisationen und Umweltorganisationen im Verkehrsbereich – wie der VCS – angehören und entsprechend explizit in Absatz 2 genannt werden.</p> <p><u>Änderungsantrag:</u></p> <p>«Absatz 2 Das ASTRA bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge und des beantragten Betriebs von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren unterstützt. Der Begleitgruppe gehören Vertreter der Zulassungsbehörden, der Polizei, der Behörden für Bau, Raumplanung und Umwelt, <u>der Branche des öffentlichen Verkehrs, der Blindenorganisationen, der Städte, von Fussverkehr Organisationen, von Umweltorganisationen im Verkehrsbereich,</u> sowie weitere Beteiligte an.»</p>		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

	<p>Wir sind damit einverstanden mit folgendem Vorbehalt:</p> <p>Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Motorradfahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.</p>
--	---

<p>49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind damit einverstanden mit folgendem Vorbehalt:</p> <p>Der korrekte Umgang mit FAS erfordert von den angehenden Fahrzeuglenkenden zusätzliche Kompetenzen. Gleichzeitig bleiben die bisherigen Anforderungen weiter bestehen. Wir erwarten, dass die Ausbildung für alle Anforderungen zum sicheren Autofahren angepasst wird und nicht auf Kosten der Sicherheit, am bisherigen Umfang festgehalten wird.</p>		

<p>50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

Sekretariat c/o Departement Technische Betriebe
Turbinenstrasse 16
8403 Winterthur
Telefon 052 267 52 12
rwu@win.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

per Mail an: svg@astra.admin.ch

Winterthur, 11. Dezember 2023

Verordnungen zum Automatisierten Fahren
Stellungnahme RWU

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Parlament hat im Frühling eine Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) beschlossen und damit die Rahmenbedingungen für das automatisierte Fahren geschaffen. Dazu sollen nun zwei Verordnungen erlassen werden:

- **Verordnung über das automatisierte Fahren**
Fahrzeuge mit Automatisierungssystem benötigen eine Typengenehmigung und die Fahrzeughersteller müssen nachweisen, wie die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss gewährleistet werden. Das automatisierte Parkieren soll auf dafür signalisierten Parkfeldern möglich werden. Für die Festlegung der geeigneten Flächen sind die Kantone zuständig.
- **Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen**
Der Bundesrat will die Möglichkeit schaffen, Pilot- und Demonstrationsprojekte mitzufinanzieren, um neue Technologien zu erproben.

Der RWU-Vorstand hat sich mit der in die Vernehmlassung gegebenen Veränderungen auseinandergesetzt und nimmt gerne zu folgenden Punkten Stellung:

1. Verordnung über das automatisierte Fahren

Es wird begrüsst, dass der Bund mit der vorliegenden Verordnung die Voraussetzungen für die Zulassung und Verwendung von Motorfahrzeugen mit Automatisierungssystemen schafft. Während darin die fahrzeugspezifischen wie auch anlagespezifischen Anforderungen umfassend abgehandelt sind, fehlen in der Verordnung Kriterien zur Sicherstellung der Vereinbarkeit von Automatisierungssystemen mit Mischverkehrsflächen im innerörtlichen Kontext (z.B. Mischverkehrsflächen in Begegnungszonen) sowie generelle Zulassungskriterien, die sicherstellen, dass die Fahrzeuge mit den bestehenden Rahmenbedingungen der Strasseninfrastruktur zurechtkommen. Der Raum für Verkehrsflächen ist oft begrenzt und der Platz für den motorisierten Verkehr steht zum Teil im Konflikt mit anderen Mobilitätsbedürfnissen. Die Zulassung von Motorfahrzeugen mit Automatisierungssystemen sollte nicht zu einer Förderung von Flächen, die dem motorisierten Verkehr vorbehalten sind, führen.

Antrag 1

Die Fahrzeuge müssen den Anforderungen der vorhandenen Infrastruktur entsprechen, was als Voraussetzung in die Verordnung aufgenommen werden sollte.

Im Gegensatz zu den grundsätzlichen Bedingungen, die ein reibungsloses Funktionieren von Motorfahrzeugen mit Automatisierungssystemen auf der bestehenden Strasseninfrastruktur sicherstellen, sind die Voraussetzungen für das automatisierte Parkieren bis ins letzte Detail definiert. Es wird in Frage gestellt, ob dies stufengerecht ist. Im Sinne des Grundsatzes, dass Automatisierungssysteme mit der bestehenden Infrastruktur zurechtkommen sollten, wird keine Notwendigkeit gesehen, Parkierungsflächen auszuscheiden, die exklusiv den automatisierten Fahrzeugen vorbehalten sind. Das System sollte es schaffen, in ein normales Parkfeld einzuparken.

Antrag 2

Die Artikel 25 bis 29 AFV sind zu streichen.

2. Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen

Eine Bundeshilfe für technische Innovationen ist nicht erforderlich, da die Entwicklung solcher Systeme in einem weltweiten Rahmen erfolgt. Die Unterstützung von Entwicklungen im Inland ist durch die normale Finanzierung (z.B. Strassenfonds) sichergestellt.

Antrag 3

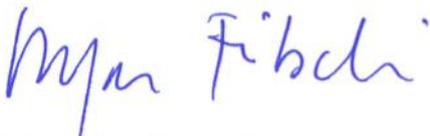
Auf den Erlass der Verordnung ist zu verzichten.

3. Schlussbemerkung

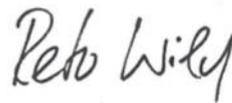
Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir bitten Sie, unsere Anträge umzusetzen.

Freundliche Grüsse

Für den Vorstand der RWU



Stefan Fritschi, Präsident



Reto Wild, Regionalplaner



Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA)

Questionnaire

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur :
SwissMoves

L'association SwissMoves, principalement scientifique, est une association basée à Fribourg développant et promouvant des solutions innovantes et durables en matière de transports et mobilité et notamment de véhicules automatisés (NPR Teleoperation, LOXO, Innosuisse Autosnow, AutoVeTe, MB4_20_02E-01 " Requirements and conditions for remotely supervised automated vehicles", AutoDepot).

Avec son réseau d'experts interdisciplinaires en solutions innovantes dans le domaine des transports et de la mobilité, SwissMoves peut, avec les conditions-cadres légales correspondantes, contribuer de manière significative à la recherche et au développement de la mobilité automatisée en Suisse avec des idées innovantes, aussi bien avec des start-ups qu'avec des partenaires du transport de marchandises et de personnes.

Ce rapport est complémentaire au rapport de SAAM, dans lequel SwissMoves, en tant que membre de SAAM, a également contribué de manière significative au retour d'informations.

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 2 février 2024 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Ordonnance sur la conduite automatisée

1. Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant le projet ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

L'association SwissMoves salue le projet d'ordonnance sur la conduite automatisée qui permet d'envisager le déploiement de véhicules automatisés en Suisse et qui favorise dans une certaine mesure également l'innovation scientifique en la matière. Nous trouvons beaucoup d'aspects positifs à cette proposition d'ordonnance, même si généralement ce sont les corrections ou remarques qui sont énoncées.

Nous soulignons que certains points devraient être améliorés voire faire l'objet d'une réglementation différenciée (notamment le concept d'automatisation du stationnement), car difficilement compréhensibles, y.c. pour les professionnels du milieu que nous sommes.

<p>Les conséquences pour les opérateurs et la conception des centres d'opérations (SwissMoves est munie d'un tel centre partiel, que nous vous invitons volontiers à visiter) nous semblent peu proportionnelles. Dans la version actuelle de la présente ordonnance, nous avons le sentiment qu'aucun d'entre-nous ne souhaitera se lancer dans un tel centre. C'est pourquoi nous proposons quelques modifications afin de rendre cette activité proportionnellement réalisable.</p> <p>Il est finalement à mentionner que SwissMoves a contribué au développement d'un concept datant de 2019 d'un Centre de Compétences national en Mobilité Autonome (CCMA) en combinaison avec un Centre d'Homologation Suisse pour les véhicules automatisés (CHS). Le plan de développement d'une centaine de pages est disponible et pourrait être poursuivi et appuyer ainsi les autorités en la matière.</p>

2. Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>A l'art. 8 LCR al. 1, les remorques sont mentionnées explicitement.</p> <p>Nous proposons la modification suivante :</p> <p>La présente ordonnance régit les conditions préalables à l'immatriculation et à l'utilisation de véhicules automobiles ainsi que de leurs remorques.</p>		

3. Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ?

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Art. 2c. Un système d'automatisation pour le stationnement pourrait permettre au conducteur de lâcher l'appareil de direction durant le parage (OCR, art. 3, al. 3bis). De la sorte, il n'y a pas de lieu de dépose puisque le conducteur, respectivement ses occupants, peuvent être toujours à bord.</p> <p>De même, la phrase « ainsi qu'entre cette dernière et le lieu de récupération du véhicule » semble exclure le fait que les occupants du véhicule pourraient monter à bord de celui-ci sur l'installation de stationnement puis que le système d'automatisation sorte le véhicule de l'installation pour le mettre en circulation. Ce qui est confirmé par la suite. Néanmoins, selon notre avis, le véhicule automatisé devrait pouvoir être stationné en ayant toujours à bord ses passagers, tels que cela est possible actuellement avec le niveau d'automatisation 2.</p> <p>D'un point de vue terminologie, il est utilisé les termes d'aire de stationnement puis, dans un second temps, de case de stationnement. Selon les normes professionnelles (VSS), le terme générique « installations de stationnement » est couramment utilisé, nous le proposons donc en lieu et place de ces deux termes.</p>		

4. Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>L'art. 3 al. 2c indique qu'un véhicule pourrait être équipé d'un système d'automatisation activé avec une conduite manuelle par un conducteur. Or dans les définitions (art. 2), il n'est fait état que de situations dans lesquelles si le système est actif, le conducteur est lui inactif, ce qui nous semble être pertinent.</p>		

<p>La phrase « les véhicules sans conducteur » combinée à la phrase « Dès qu'il est activé » suppose une situation qui ne devrait à priori pas exister.</p> <p>L'art. 3 al. 3 expose certaines des règles de la circulation routière d'ores et déjà légales. Pour autant, d'autres qui nous paraissent toutes aussi importantes ne sont, elles, pas mentionnées (dans une intersection où le trafic est réglé, le véhicule est tenu de respecter les règles de priorité). Faut-il vraiment exposer ces différentes règles ?</p>

<p>5. Acceptez-vous que le système d'automatisation doive maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, conformément à l'al. 2, et que ces exigences se fondent sur des réglementations et des normes internationales (art. 4) ?</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>L'art. 4 al. 4 dresse une liste d'éléments que les systèmes d'automatisation doivent être en mesure d'identifier. Il n'apparaît pas d'autres éléments importants tels que la signalisation, les autres usagers, l'état de la route...</p> <p>Les ODD (Operational Design Domain) sont actuellement décrit à l'aide de matrices de critères qui comporte bien plus d'éléments que ceux indiqués ici. Pourquoi une telle limitation ?</p> <p>SwissMoves est très actif dans le domaine des ODD et des autorisations actuelles. Nous discuterons volontiers de ces différentes matrices élaborées pour les ODD.</p>		

<p>6. Acceptez-vous que l'immatriculation de véhicules sans conducteur se fonde sur les prescriptions techniques internationales relatives aux systèmes d'automatisation applicables au moment de la première mise en circulation, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV (art 5) ?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

<p>7. Acceptez-vous que, sous certaines conditions, le DETEC puisse déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions concernant des systèmes d'automatisation (art. 6) ?</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>L'art. 6 al. 1b précise « pour la circulation routière ». De nouvelles prescriptions relatives aux systèmes d'automatisation devraient être prises pour permettre d'éviter tout danger existant et avéré quel qu'il soit (pour les usagers lorsque le véhicule n'est pas en phase de circulation : ex : ouverture d'un véhicule de marchandises automatisé, pour l'environnement) et non uniquement pour la circulation.</p>		

<p>8. Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

Art. 7 al. 2. L'enregistrement devrait être débuté lorsque le conducteur sollicite une conduite par le système d'automatisation et non pas uniquement lorsque celui-ci est activé. La phase de transition devrait être enregistrée. Ce qui est d'ailleurs mentionné partiellement à l'art. 23.

Art. 7 al. 3e et f. Il est indiqué que les défaillances techniques doivent être enregistrées si elles sont importantes pour la sécurité. Toute défaillance technique réduit le niveau de sécurité et donc a une importance pour celle-ci. Il ne nous semble pas judicieux de laisser le niveau d'appréciation de l'importance d'une défaillance au constructeur du système d'automatisation.

Art. 7 al. 3b. Seuls le début et la fin d'une manœuvre en cas d'urgence doivent être enregistrés. Or en cas d'urgence, l'entier de la manœuvre devrait pouvoir être enregistré. En effet, une manœuvre de freinage d'urgence pourrait impliquer des pressions de freinage différentes, l'activation du système ABS, des mouvements de volant à des fins d'évitement, le tout durant la manœuvre. Il est donc nécessaire de connaître l'entier du processus qui s'établit durant la manœuvre et non pas uniquement le début et la fin de celle-ci.

Art. 7 al. 3j semble être couvert par l'art. 7 al. 3i.

L'art. 23 ne mentionne pas l'enregistrement de la demande du conducteur d'activation du système. En effet le conducteur fera d'abord une demande d'activation qui, en fonction des conditions d'utilisation, sera acceptée ou non. Il faudrait que le système d'enregistrement prenne également cette information.

Art. 38. Lors de situations d'urgence, les communications entre les occupants et autres usagers et l'opérateur via les différentes interfaces devraient pouvoir être enregistrées. (Sous respect des lois sur la protection des données, raison pour laquelle nous proposons d'ailleurs uniquement lors de situations d'urgence).

9. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation ne puissent plus être utilisés si le système de gestion associé n'est plus actualisé, et que cela entraîne l'immobilisation des véhicules sans conducteur (art. 8) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

La question ne semble toutefois pas en adéquation avec le texte de l'article. On parle ici d'actualisation alors que l'article fait également mention de validité. Un certificat peut être actualisé sans être pour autant valable.

10. Approuvez-vous la réglementation relative à la remise du manuel d'utilisation et au devoir d'information concernant l'enregistreur de mode de conduite (art. 9) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

11. Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Dans le cas où, dans une situation d'urgence, un non-respect des instructions pourrait mener à une issue moins fatale que le fait d'avoir respecté les instructions du constructeur, l'opérateur ou la personne qui conduira manuellement le véhicule ne devrait pas être absolument tenue de respecter les instructions.		

12. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient en règle générale soumis à la réception par type (art. 11) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Les autorisations individuelles suisses doivent être possibles (p. ex. pour les projets de recherche, les start-ups et les petites séries), afin que le développement, l'innovation et la mise en œuvre de l'automatisation des véhicules restent possibles en Suisse.		

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Les lois suisses devraient permettre de délivrer des réceptions sans référer aux autres lois internationales (ex : constructeurs suisses). Voir aussi les remarques de l'art. 11.		

14. Approuvez-vous la réglementation relative à la vérification de la conformité pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 13) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Art. 13 al. 1. L'OFROU s'engage à coordonner les mesures visant à garantir la sécurité routière et la sécurité de fonctionnement des systèmes d'automatisation. Nous y sommes favorables mais dans les faits, prenons pour exemple le nouveau système ISA, le 13 janvier 2022, RTS « La Matinale » nous apprend que la lecture de certains panneaux par le système pourrait poser problème. La réponse indiquée de l'OFROU est la suivante : Pour l'instant, il n'y a pas d'optimisation du placement des panneaux prévue. A l'Office fédéral des routes (OFOU), on compte notamment sur les progrès techniques dans la reconnaissance des signaux que vont faire les constructeurs. L'OFROU est-elle consciente qu'avec cet article, elle ne pourra pas « compter sur les progrès techniques » mais devra s'engager à coordonner des mesures lorsque des dysfonctionnements tels que celui-ci surviendront ?		

<p>Art. 13 al. 2. Les données d'incidents ne devraient pas pouvoir être traitées qu'exclusivement par l'OFROU. Les SiBe (préposés à la sécurité) de même que certains personnels certifiés (BSM-EUM) devraient pouvoir traiter de telles données. Comme indiqué plus loin (art. 18).</p> <p>Art. 13 al. 3. et al. 4 Une délégation de compétences (par exemple aux offices de circulation) devrait être également possible.</p> <p>Art. 13 al. 5. Comme indiqué dans le rapport SAAM, les organismes de contrôle actuels sont confrontés au contrôle des systèmes d'assistance à la conduite et ne sont pas suffisamment équipés ni ne disposent des compétences nécessaires. Ce problème est actuellement traité par un projet de recherche de l'OFROU, MFZ_20_08A_01 " « Neue Ansätze zur zeitgemässen periodischen Kontrolle von Motorfahrzeugen ».</p> <p>Pour le contrôle de systèmes nettement plus complexes, comme les véhicules automatisés, les organismes de contrôle sont aujourd'hui peu préparés ou dotés des compétences nécessaires. Pour un contrôle périodique ou extraordinaire, les centres de contrôle devraient donc mettre en place des infrastructures et des compétences adéquates ou pouvoir recourir à une installation de contrôle définie par l'OFROU.</p> <p>Nous proposons de mettre en place un centre de compétences national afin de permettre les homologations individuelles et les contrôles périodiques des véhicules automatisés en Suisse. Une idée qui, comme mentionné en introduction est née en 2019 et que nous sommes prêts à porter avec vous.</p>

15. Approuvez-vous le principe des notifications obligatoires pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 14) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Voir remarques sur l'art. 13 concernant la proposition d'un CCMA/CHS.		

16. Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Art. 15 al. 1. Cela devrait également s'appliquer à des véhicules avec conducteur avec un incident lié à un système d'automatisation. Et non pas uniquement à des véhicules sans conducteur. Voir remarques sur l'art. 13 concernant la proposition d'un CCMA/CHS.		

17. Approuvez-vous les précisions apportées concernant l'application des clauses de sauvegarde des accords internationaux pour les véhicules équipés de systèmes d'automatisation (art. 16) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

<p>18. Acceptez-vous que les cantons ne soient pas autorisés à déléguer les contrôles subséquents de véhicules sans conducteur à des entreprises ou à des organisations privées, mais qu'ils puissent demander que certaines vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise reconnu par l'OFROU ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule (art. 17) ?</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>L'art. 17 al. 1 limitera à notre sens le déploiement de véhicules automatisés ainsi que l'innovation en la matière.</p> <p>Les récentes expériences démontrent que certaines entreprises, institutions, organisations sont parfois plus à même de comprendre et d'analyser des véhicules sans conducteurs que les offices cantonaux.</p> <p>Certains centres, notamment de recherche scientifique étatiques, pourraient probablement, en collaboration avec les offices cantonaux, mettre en place de tels contrôles.</p> <p>Voir remarques sur l'art. 13 concernant la proposition d'un CCMA/CHS.</p>		
<p>19. Approuvez-vous la réglementation relative aux fins autorisées du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR (art. 18) ?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		
<p>20. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Art. 19 al. 1a, et al. 2. La notion de traitement devrait être approfondie. Par exemple, Swisstopo, l'office fédéral de la topographie, n'est pas indiqué dans la liste des offices pouvant traiter de telles données. Cela signifie t'il que Swisstopo qui est en charge du géoportail national et qui pourrait aussi être en charge de la mise à disposition des cartes d'accidents (par le biais de l'OFROU) et d'ODD ne pourrait effectuer aucun traitement en la matière ? Il serait plus judicieux d'indiquer en lieu et place « offices fédéraux » sans les nommer distinctement, ce qui garantit une certaine ouverture.</p> <p>Art. 19 al. 1a. Des délégations de compétences (mandataires externes spécialisés) devraient également être possibles.</p> <p>Pour quelle raison l'art. 19 al. 3 est-il le seul à notifier l'amélioration de la sécurité de fonctionnement ?</p>		

<p>Pour quelle raison l'accès à des données relatives à des manœuvres récurrentes et inhabituelles perturbant considérablement le trafic ne sont pas explicitement indiquées ? (Mention à l'art. 16 al. d)</p>
--

<p>21. Acceptez-vous que les données de l'enregistreur de mode de conduite puissent être détruites sans le consentement des personnes concernées aux fins de la mise au rebut du véhicule (art. 20) ?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

<p>22. Acceptez-vous que quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doive expliquer clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation conformément à sa destination ainsi que la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite et en conserver l'attestation écrite pendant dix ans (art. 21) ?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

<p>23. Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

<p>24. Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ?</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Art. 24. A l'heure actuelle, l'art. 3 al. 3bis de l'OCR indique que le conducteur peut lâcher l'appareil de direction durant le parcage et même quitter le véhicule si le système le permet lorsqu'il utilise un système d'aide au stationnement (qui est par essence un système d'automatisation). L'OCR ne fait pas état d'aires spécialement conçues pour un tel système, il est donc utilisable en tous lieux.</p> <p>Cet article risque d'être un frein au déploiement des véhicules automatisés par le fait d'un manque de mise à niveau des infrastructures (marquages, signalisation et à priori selon les sous-entendus : I2V).</p> <p>Le terme « aires de stationnement » devrait être remplacé par « installations de stationnement » (conformité aux normes VSS).</p> <p>Art. 24 al. 2. Un parcage automatisé devrait pouvoir être autorisé hors d'une zone marquée comme telle, mais aux abords de celle-ci. En effet, si une zone est acceptée pour le parcage automatisé, le système sera vraisemblablement enclenché sur la surface de chaussée annexe à l'installation de stationnement qui elle sera non-marquée.</p>		

<p>Le terme « lieu de dépose » est discutable car lors de la manœuvre, le conducteur ou les usagers devraient pouvoir encore être à l'intérieur de l'habitacle s'ils le souhaitent. Dans certains cas, il en va même de leur sécurité.</p> <p>Art. 24 al. 4. Le système d'aide au stationnement actuel (niveau d'automatisation 2) permet de rester à bord du véhicule lors d'une manœuvre, cela ne devrait pas être différent puisqu'aucune distinction de niveau d'automatisation n'est indiquée et que par essence un niveau 3 ou plus doit pouvoir valider toutes les conditions du niveau 2.</p>

25. Approuvez-vous les exigences générales concernant le parcage automatisé, notamment le fait que celui-ci suppose qu'une case de stationnement déterminée ait été attribuée au véhicule (art. 25) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Art. 25 al. 1 : Commentaire identique art. 24 al. 2. L'autorité compétente devrait également pouvoir être communale en termes de stationnement.</p> <p>Art. 25 al. 2 : Le véhicule devrait pouvoir être en mesure de se garer dans une case sans communication I2V.</p>		

26. Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parcage automatisé (art. 26) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Art. 26 al. 1. Qui identifie et vérifie le véhicule ? Un véhicule doit pouvoir se stationner sans communication I2V. Commentaires sur le lieu de dépose et de récupération idem à précédents.</p> <p>Art. 26 al. 2. Commentaire identique à précédent (communication I2V).</p>		

27. Approuvez-vous la réglementation concernant la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé, notamment le fait que ces demandes doivent être déposées par le constructeur ou par une personne habilitée par celui-ci (art. 28) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Proposition : utilisation du terme « Installations de stationnement »</p> <p>Art. 28 al. 1. L'article sous-entend que pour chaque installation de stationnement, le constructeur devra déposer une demande d'autorisation. Qu'en sera-t-il des installations de stationnement provisoires (manifestation) ?</p> <p>Rejoint les remarques précédentes : une installation de stationnement doit pouvoir être utilisée par un véhicule muni d'un système d'automatisation de stationnement quelle que soit l'installation de stationnement et son niveau d'équipements.</p> <p>Le terme « autorisation pour l'exploitation » n'est pas opportun. En effet le constructeur ne sera pas l'exploitant de l'installation de stationnement. Plusieurs véhicules de différents constructeurs doivent pouvoir stationner sur la même installation. Les installations sont publiques (puisque pour les installations privées la</p>		

<p>LCR ne s'applique pas). L'autorité d'exploitation est donc soit la commune, le canton ou la confédération. Les constructeurs devraient demander une « autorisation d'utilisation » le cas échéant.</p> <p>Art. 28 al. 3d. La phrase « et présente une latence » est à priori incomplète. Car si le système présente une latence de plusieurs minutes, la capacité de l'installation de stationnement en sera potentiellement fortement péjorée. Il est donc nécessaire de préciser le niveau de latence attendu.</p>

28. Approuvez-vous la réglementation concernant l'évaluation de la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé (art. 29) ?

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Les aires de stationnement ont un statut soit privé (domaine sur lequel la LCR et donc les ordonnances y relatives ne s'y appliquent pas), soit public. Nous en déduisons donc que l'OCA s'appliquent aux « installations de stationnement publiques ». Dans ce cas, ce sont généralement les communes qui sont propriétaires des parcelles sur lesquelles sont installées les installations de stationnement. Ce sont généralement également elles qui en ont la charge d'exploitation et d'entretien.</p> <p>Nous comprenons donc difficilement comment l'exploitation d'une aire de stationnement permettant le parcage automatisé pourrait être transférée à un requérant (qui ne serait pas la Commune). Ceci nous semble inconcevable car l'exploitant (le requérant) pourrait alors définir quels sont les ayants-droits sur un domaine réputé public.</p> <p>Art. 29 al. 1 « installations de stationnement » comme terme générique à utiliser. Art. 29 al. 1a : les aires de stationnement sont généralement sur la chaussée (la chaussée est l'espace dédié aux circulations + les espaces liés aux stationnement. Pour quelle raison ces aires devraient-elles être séparées de la chaussée ? La notion de séparation (physique, marquage), devrait être spécifiée le cas échéant. Art. 29 al. 1c : l'attribution du stationnement public devrait pouvoir permettre de garantir l'accès à toutes et tous (équité) soit à des véhicules disposant d'un système d'automatisation du stationnement comme à ceux n'en disposant pas. Art. 29 al. 1d. commentaire identique à art. 26 al. 1 Art. 29 al. 1e : le système d'automatisation se situe au niveau du véhicule et non de l'installation de stationnement. Il ne serait donc pas du ressort de cette dernière de sécuriser l'entier des véhicules. Il doit revenir au constructeur de suffisamment sécuriser le système d'automatisation du véhicule qu'il a développé. Art. 29 al. 1f : commentaire identique à art. 24 al. 2</p>		

29. Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Il nous semble toutefois important que la personne qui effectuera la conduite manuelle du véhicule possède le permis pour le type de véhicule conduit. (Art. 35, mais devrait déjà être indiqué ici).</p>		

30. Approuvez-vous la réglementation relative aux personnes qui procèdent au chargement ou au déchargement partiel de véhicules sans conducteur, notamment le

fait que la personne qui décharge une partie du véhicule soit responsable de veiller à ce que le déchargement partiel n'ait pas d'effets préjudiciables sur le reste du chargement (art. 31) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Art. 31 al. 1 : la notion de gabarit est manquante (dimensions et débords du chargement).		

31. Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Art. 32 al. 3. L'article indique que le véhicule est utilisé sous la surveillance d'un opérateur. Cela sous-entend donc en 1 pour 1. Ce mode de fonctionnement est contraire aux développements de flottes de véhicules automatisés. En effet, il est conceptualisé qu'un centre d'opérations ait sous sa surveillance une flotte de plusieurs véhicules. Les opérateurs sont eux appelés lorsqu'un véhicule sollicite une action de conduite manuelle. SwissMoves a la possibilité de vous aider sur la manière donc les centres de surveillance devraient être conçus. Remarque idem art. 30 pour la notion de permis.		

32. Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Art. 33 al. 1. Il est indiqué que le lieu de travail des opérateurs doit se trouver en Suisse. Cela limite toute circulation de véhicules à travers les frontières. De plus, cela limite l'accès aux entreprises étrangères aux marchés suisses et vice-versa. Art. 33 al. 2c. Cette article suppose que l'opérateur doit vérifier et confirmer chacune des manœuvres proposées par le système d'automatisation, ce qui revient à conduire le véhicule. En effet, la vérification et la confirmation de choix de manœuvres ne devrait être demandée que dans le cas où le véhicule rencontre une situation inconnue face à laquelle il fait face et pour laquelle il sollicite l'aide d'un opérateur (manœuvres sollicitant l'appui d'un centre d'opérations). Mais pas pour l'ensemble de toutes les manœuvres accomplies et donc proposées. Art. 33 al. 2h. Exemple : LOXO. LOXO est un véhicule automatisé avec une interface audiovisuelle permettant à un tiers de recevoir sa marchandise via l'ouverture d'un box. La communication du tiers avec l'interface, dans ce cas, ne doit pas être réceptionnée par un opérateur. Le véhicule peut la gérer seul. Une proposition est de spécifier « lorsque la communication avec un opérateur est sollicitée par un tiers ou un des occupants ».		

33. Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

34. Approuvez-vous les exigences communes applicables à l'opérateur et à la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur, notamment les prescriptions relatives au permis de conduire, à la formation (spécifique) et au cours de perfectionnement (art. 35) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Les notions de « formation spécifique » puis de « cours de perfectionnement » doivent être complétées afin d'en comprendre le sens, car à priori ces notions sont différentes.

35. Acceptez-vous que, pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclue pas le poids du conducteur (art. 36) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

36. Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

37. Approuvez-vous la réglementation relative à la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne son contenu et le rapport que le requérant doit entretenir avec la Suisse (art. 39) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

38. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement et à l'évaluation de la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les preuves à apporter, l'obligation de solliciter l'autorisation du canton concerné (et de l'OFROU si les conditions d'utilisation s'étendent aux routes nationales), ainsi que le droit de l'armée, de l'OFT et de l'OFDF d'être entendus (art. 40) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Pour autant, il sera nécessaire que les procédures administratives soient d'un temps raisonnable afin de permettre le déploiement de véhicules automatisés et d'innovations en la matière.

Voir remarques sur l'art. 13 concernant la proposition d'un CCMA/CHS.

39. Acceptez-vous que la décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur soit notifiée aux destinataires visés à l'art. 41, let. a à d (art. 41) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

40. Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Il serait toutefois judicieux de mettre en place un système coordonné et centralisé des conditions d'utilisation autorisées.

Voir remarques sur l'art. 13 concernant la proposition d'un CCMA/CHS.

41. Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

42. Approuvez-vous les différents éléments constitutifs d'une infraction (art. 44) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Certains éléments ne semblent pas nécessairement vérifiables (exemple : art. 44 al. 1e).

Art. 44 al. 1h : remarque identique à art. 24 al. 4

Art. 44 al. 1i : remarque identique à art. 31 al. 1

Art. 44 al. 2h : remarque identique à art. 33 al. 2h

Art. 44 al. 2j : alors qu'ils (au pluriel)

43. Approuvez-vous la disposition dérogatoire pour les cas d'espèce particuliers et la constitution d'un groupe de suivi par l'OFROU (art. 45) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

2. Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière

44. Approuvez-vous le signal d'indication « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » et l'obligation de le placer au niveau de tous les accès aux aires de stationnement où le parcage automatisé est autorisé (art. 62, al. 8 et annexe 2, signal 4.91^{bis}) ?

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Voir remarques relatives au système d'automatisation de stationnement		

3. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

45. Acceptez-vous que les véhicules sans conducteur doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent annuel (art. 33, al. 2, let. a, ch. 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Cette phase devrait toutefois être transitoire. Un contrôle plus distant pourrait être effectué en fonction du développement des technologies, des connaissances et des compétences en la matière.		

4. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière

46. Acceptez-vous qu'un véhicule sans conducteur doive disposer d'une autorisation des conditions d'utilisation pour que le permis de circulation et les plaques puissent être délivrés (art. 71, al. 1, let. f) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'obtention de l'autorisation de circulation (homologation du véhicule) doit être différenciée de l'autorisation dans des conditions d'utilisation (ODD).		

47. Acceptez-vous que l'examen théorique de base porte désormais aussi sur la connaissance des systèmes d'automatisation et d'aide à la conduite (annexe 11, ch. 1.2, sous-ch. 1.2.4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

48. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1 ^{bis} et 2) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Les systèmes d'aide à la conduite sont spécifiques aux véhicules. Les formations ne peuvent donc pas être faites sur l'entier des systèmes qui seront développés. Par contre, l'explication du fonctionnement générique et des devoirs des conducteurs en la matière doit être exposée dans la formation de ceux-ci.		

49. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1^{bis}, 2 et 3) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :
Identique question précédente.

50. Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique (de conduite) des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-sections B, ch. 1^{bis}, et D, ch. 1^{bis}) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :
Identique question précédente.



Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) Questionnaire

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input checked="" type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Transports publics genevois (tpg) Route de la Chapelle 1 1212 Grand-Lancy
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 2 février 2024 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Ordonnance sur la conduite automatisée

1. Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant le projet ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

2. Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Nous avons toutefois des remarques au sujet de certains points.</p> <p>Al. 2 let. e : il est difficile de définir combien de temps à l'avance une éventuelle intervention humaine sera nécessaire. En effet, cela peut être nécessaire en cas de besoin, notamment lorsque le véhicule demande que le conducteur reprenne la main, mais également pour les véhicules sans conducteurs, il faudrait qu'un opérateur puisse reprendre le contrôle du véhicule à distance, en envoyant des messages aux véhicules, afin que celui-ci sache quoi faire. Ou dans les cas où cela n'est pas possible, qu'un conducteur soit envoyé sur place. Ainsi l'intervention humaine interviendra principalement en cas d'urgence et de besoin et non pas de manière programmée.</p> <p>Al. 3 let. a + c : ces deux dispositions se recoupent. Ainsi qu'entend-on par vitesse adaptée ? Cela peut dépendre des capacités du véhicule et de la situation, comme le prescrit justement la let. c. Est-ce que cela implique qu'un véhicule autonome ne puisse pas rouler sur une autoroute ou à une vitesse supérieure à 50 km/h, car l'ordonnance estime que la vitesse n'est pas adaptée aux véhicules autonomes ?</p>		

5. Acceptez-vous que le système d'automatisation doive maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, conformément à l'al. 2, et que ces exigences se fondent sur des réglementations et des normes internationales (art. 4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Acceptez-vous que l'immatriculation de véhicules sans conducteur se fonde sur les prescriptions techniques internationales relatives aux systèmes d'automatisation applicables au moment de la première mise en circulation, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV (art 5) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

Nous approuvons cette disposition. Nous avons néanmoins des craintes concernant une éventuelle dépendance de la Suisse aux décisions des autorités internationales pour l'immatriculation de véhicules automatisés en Suisse, notamment en cas de véhicules qui auraient été homologués en Suisse, mais pas dans d'autres pays, notamment dans un pays de l'Union européenne.

7. Acceptez-vous que, sous certaines conditions, le DETEC puisse déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions concernant des systèmes d'automatisation (art. 6) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Al. 2 let. b: nous nous demandons pour quelle raison cette disposition ne prend en compte que les dommages corporels, même minimes et non pas d'autres situations qui pourraient causer un danger important. En effet, la gravité d'un défaut ne se mesure pas uniquement au fait qu'une personne soit touchée, mais aussi au risque que le défaut fait encourir, même sans causer de dommage, soit corporel, que matériel. A titre d'exemple, nous pourrions imaginer un véhicule automatisé qui accélère, alors qu'il devrait freiner. Dans ce dernier cas, le véhicule pourrait ne causer aucun dommage, mais il crée un risque important.

8. Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

9. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation ne puissent plus être utilisés si le système de gestion associé n'est plus actualisé, et que cela entraîne l'immobilisation des véhicules sans conducteur (art. 8) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

10. Approuvez-vous la réglementation relative à la remise du manuel d'utilisation et au devoir d'information concernant l'enregistreur de mode de conduite (art. 9) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

11. Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	

12. Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient en règle générale soumis à la réception par type (art. 11) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	
<p>Cette disposition est extrêmement restrictives dès lors qu'elle limite fortement, voire interdit aux autorités suisses, plus précisément à l'OFROU, de délivrer des réceptions individuelles, alors que cela peut être nécessaire pour des petites séries. Cette disposition ne permet pas aux autorités suisses de délivrer une réception par type pour la Suisse. Or, il faudrait que l'OFROU puisse délivrer des réception par type pour le territoire suisse, sans se baser uniquement sur celles délivrées par un pays de l'Union européenne. En effet, ceci aurait un effet néfaste sur l'innovation en Suisse, nous limitant fortement dans les développements.</p> <p>Or, l'art. 45 al. 1 OAC concernant d'«espèces particulières» (à ce sujet il siérait plus de parler de « cas particuliers ») non précisés ne peut ni compenser ni légitimer l'interdiction des approbations individuelles suisses, car le droit légal à l'exemption de l'homologation (art. 4 ORT) est déterminé par un pouvoir discrétionnaire officiel. La décision est remplacée, ce qui dépend, entre autres, du respect d'« exigences alternatives » non définies. Cette disposition ne crée donc pas une base juridique suffisamment sûre pour les décisions de projets entrepreneuriaux des entreprises.</p>		

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / proposition d'amendement :	
<p>Let. a : la version allemande parle de l'EEE (Espace Economique Européen), alors que la version française parle de la CEE qui est la Communauté économique européenne qui a été remplacée par l'Union européenne.</p>		

	<p>Par ailleurs, du fait que la Suisse ne fait partie ni de l'Union européenne, ni de l'EEE interdit à la Suisse de délivrer des réceptions générales. Or, il faudrait que la Suisse puisse le faire pour des raisons de compétitivité et d'innovation.</p> <p>Let. b : il faudrait que le rapport explicatif explique de manière transparente si et dans quelle mesure cela permet encore à la Suisse de procéder à des réceptions par type nationales ou à des réceptions individuelles.</p>
--	---

14. Approuvez-vous la réglementation relative à la vérification de la conformité pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 13) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>AI. 3 : Pourquoi cette disposition se limite-t-elle uniquement aux véhicules sans conducteur et ne porte pas également sur les véhicules équipés d'un système d'automatisation ?</p>		

15. Approuvez-vous le principe des notifications obligatoires pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 14) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

16. Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Nous acceptons cette disposition nous avons néanmoins des remarques.</p> <p>AI. 1 : La définition de l'étendue des tests « selon les circonstances » est trop vague en tant que base juridique et est susceptible de conduire à des pratiques juridiquement inégales entre les différentes autorités d'homologation. Il devrait être important que l'inspection vise et se limite à éliminer le dysfonctionnement du système d'automatisation.</p> <p>AI. 4 : Il faudrait en outre s'assurer que lorsqu'un véhicule est impliqué, que ce ne soit pas forcément toute la flotte du même type de véhicules qui soit également touchée et que par conséquent l'ensemble de ces véhicules soient mis à l'arrêt.</p>		

17. Approuvez-vous les précisions apportées concernant l'application des clauses de sauvegarde des accords internationaux pour les véhicules équipés de systèmes d'automatisation (art. 16) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

18. Acceptez-vous que les cantons ne soient pas autorisés à déléguer les contrôles subséquents de véhicules sans conducteur à des entreprises ou à des organisations privées, mais qu'ils puissent demander que certaines vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise reconnu par l'OFROU ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule (art. 17) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

19. Approuvez-vous la réglementation relative aux fins autorisées du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR (art. 18) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

20. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

21. Acceptez-vous que les données de l'enregistreur de mode de conduite puissent être détruites sans le consentement des personnes concernées aux fins de la mise au rebut du véhicule (art. 20) ?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

22. Acceptez-vous que quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doit expliquer clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation conformément à sa destination ainsi que la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite et en conserver l'attestation écrite pendant dix ans (art. 21) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Lors du transfert de véhicules à des tiers, l'art. 9 prévoit déjà une obligation générale de fournir des informations sur le système d'automatisation et l'enregistrement du mode de conduite. L'art. 9 s'applique donc également aux acteurs commerciaux. Il n'est par conséquent pas nécessaire de réitérer cette obligation d'information à l'art. 21.</p> <p>De plus, l'art. 21 pose en partie problème en termes de déclaration et de contenu :</p> <p>a) Selon la LRFP, l'importateur est déjà soumis à l'obligation de fournir des instructions sur la sécurité des produits avec les conséquences de responsabilité correspondantes. Cette loi prime sur la LSPro. L'OAC n'est pas compétente pour intervenir dans cette réglementation légale.</p> <p>b) L'obligation de fournir une confirmation manuscrite des informations fournies n'est pas effective, car la confirmation des informations sera simplement intégrée en tant que clause dans les conditions générales. Or, l'expérience a montré qu'elles ne sont pratiquement jamais lues par le cessionnaire. Une confirmation écrite des informations ne garantit pas que les informations ont bien été fournies et encore moins que le conducteur a « une connaissance suffisante du fonctionnement du véhicule », comme le suppose le rapport. En outre, il y aura également des acheteurs, etc. qui sont déjà informés et donc ni une clarification ni une confirmation écrite n'ont de sens pour eux.</p> <p>c) Il serait délicat de tenter de compenser ces déficits réels de mise en œuvre par des sanctions pénales. En outre, l'infraction pénale est plus large que l'obligation de fournir des informations elle-même. Apparemment, une amende pourrait alors également être infligée sans accident ou incident lié à la sécurité, c'est-à-dire en tant qu'infraction dangereuse abstraite. Selon ce texte, la police pourrait contrôler les garagistes et les sociétés de leasing pour toutes les transactions de vente et de location remontant à dix ans afin de vérifier s'il existe une confirmation écrite de l'information et, dans le cas contraire, infliger des amendes appropriées. Une telle « criminalisation » de la conduite automatisée semble disproportionnée et peu propice à la sécurité routière. Cela serait également incohérent dans la mesure où la police ne s'intéresse pas sur le fait de savoir si l'acheteur sait comment fonctionne le système d'assistance ou le système d'automatisation en dehors de l'ODD ou comment fonctionnent le frein à main, les antibrouillards, etc.</p> <p>Conclusion : La disposition est incohérente et inutile. On peut supposer que des personnes raisonnables examineront, dans leur propre intérêt, les fonctions du</p>		

véhicule avant de prendre le volant. Si vous ne le faites pas, vous serez responsable en cas d'accident, tant au civil, qu'au pénal. En outre, selon le droit en vigueur, le non-contrôle d'un véhicule peut constituer une infraction punissable (même sans accident) (cf. art. 31, 90 LCR).

23. Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Al. 2 : ceci est applicable aux véhicules équipés de système d'automatisation, mais pas vraiment pour les véhicules sans conducteur à l'intérieur. Il faudrait dès lors prévoir deux cas de figures, un pour chaque cas (véhicules équipés d'un système d'automatisation et véhicules autonomes).

Dans le rapport explicatif, la possibilité d'alléger la charge du conducteur est présentée de manière trop restrictive par rapport au texte de l'ordonnance. Si on ne doit plus surveiller le trafic en permanence, cela signifie donc que l'on puisse s'en détourner temporairement. Sur l'autoroute, à des vitesses allant jusqu'à 60 km/h, il doit être possible d'écrire un SMS à l'aide d'un téléphone portable, car on peut reprendre le volant à tout moment. Selon le rapport actuel, le lecteur arrive à la conclusion que le système d'automatisation ne lui apporte aucun avantage concret. Les chiffres semblent également problématiques dans certains cas, car un temps de réponse de 10 secondes semble déjà réaliste aujourd'hui et le règlement ne devrait entrer en vigueur qu'en 2025.

24. Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Le texte est restrictif dès lors qu'il se penche uniquement sur les autoparkings et non sur les autres places de stationnement notamment celles situées sur le domaine public (par exemple places en zone bleu dans la rue). Il faudrait au contraire également prendre en compte ces dernières, dès lors qu'il existe déjà de nos jours de nombreux véhicules équipés d'un système de stationnement autonome. Il s'agirait par conséquent de permettre le parcage automatisé sur le domaine public.

25. Approuvez-vous les exigences générales concernant le parcage automatisé, notamment le fait que celui-ci suppose qu'une case de stationnement déterminée ait été attribuée au véhicule (art. 25) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

<p>Cette disposition est trop restrictive et trop limitative. En effet, elle ne prend pas en compte tous les cas de figures dès lors qu'elle exige que l'infrastructure soit adaptée aux véhicules automatisés et non que ce soit le véhicule qui s'adapte à l'infrastructure.</p> <p>Or, dans certains cas, par exemple pour les stationnements dans un parking de supermarché ou à l'aéroport, il faudrait permettre aux véhicules équipés d'un système de parcage automatisé de se stationner sur n'importe quelle place de stationnement libre de manière autonome.</p>

26. Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parcage automatisé (art. 26) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Cette disposition est trop restrictive et pourrait être simplifiée.</p> <p>Alinéa 1: proposition de formulation: «<i>Les manœuvres automatisées de stationnement et de prise en charge ne peuvent être effectuées qu'une fois l'identité du véhicule établie.</i></p> <p><i>a. pour les manœuvres de stationnement, il faut que le véhicule soit prêt au lieu de remise et qu'une place de stationnement libre lui ait été attribuée ;</i></p> <p><i>b. Il est assuré que le lieu de prise en charge est libre pour les manœuvres de prise en charge.»</i></p> <p>Alinéa 2 : Proposition de formulation: «<i>L'identification et la localisation du véhicule doivent être assurées tout au long de la manœuvre automatisée de stationnement ou de prise en charge.»</i></p> <p>Alinéa 3 : Ce paragraphe nécessite un examen plus approfondi car il n'est pas clair si les termes se chevauchent ou présentent des lacunes (par exemple, échec de localisation). Pour le surplus, nous nous référons à nos remarques sur l'art. 25.</p>		

27. Approuvez-vous la réglementation concernant la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé, notamment le fait que ces demandes doivent être déposées par le constructeur ou par une personne habilitée par celui-ci (art. 28) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Cette disposition est trop restrictive dès lors qu'elle ne permet pas de se stationner de manière automatisée n'importe où. Nous nous demandons pour quelle raison un véhicule sans conducteur ne pourrait pas se stationner là où il trouve une place de stationnement, alors qu'il peut rouler sur la route de manière autonome. Nous demandons à ce que cette disposition soit élargie.</p>		

28. Approuvez-vous la réglementation concernant l'évaluation de la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé (art. 29) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Cette disposition est également trop restrictive.

En effet, elle exige une séparation complète et totale entre les véhicules équipées d'un système de stationnement automatisé et les autres usagers de l'aire de stationnement, or dans la pratique cela sera quasiment impossible à mettre en place, sauf éventuellement dans de nouvelles aires de stationnement.

Pour le surplus, nous renvoyons à nos remarques sur l'art. 25.

29. Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

30. Approuvez-vous la réglementation relative aux personnes qui procèdent au chargement ou au déchargement partiel de véhicules sans conducteur, notamment le fait que la personne qui décharge une partie du véhicule soit responsable de veiller à ce que le déchargement partiel n'ait pas d'effets préjudiciables sur le reste du chargement (art. 31) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

31. Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

32. Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

33. Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

34. Approuvez-vous les exigences communes applicables à l'opérateur et à la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur, notamment les prescriptions relatives au permis de conduire, à la formation (spécifique) et au cours de perfectionnement (art. 35) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

35. Acceptez-vous que, pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclue pas le poids du conducteur (art. 36) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

36. Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

37. Approuvez-vous la réglementation relative à la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne son contenu et le rapport que le requérant doit entretenir avec la Suisse (art. 39) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

38. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement et à l'évaluation de la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les preuves à apporter, l'obligation de solliciter l'autorisation du canton concerné (et de l'OFROU si les conditions d'utilisation s'étendent aux routes nationales), ainsi que le droit de l'armée, de l'OFT et de l'OFDF d'être entendus (art. 40) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Nous approuvons cette disposition. Néanmoins, nous constatons que rien n'est dit sur les projets transfrontaliers (par exemple Suisse-France). Il s'agirait d'ajouter qqch à ce sujet.

39. Acceptez-vous que la décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur soit notifiée aux destinataires visés à l'art. 41, let. a à d (art. 41) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

40. Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

41. Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

42. Approuvez-vous les différents éléments constitutifs d'une infraction (art. 44) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Cette très longue liste d'infractions pénales détaillées révèle une certaine « tendance à la criminalisation » de la conduite automatisée, qui d'une part semble disproportionnée et, d'autre part, donne l'impression que les véhicules autonomes sont intrinsèquement dangereux et qu'il vaut mieux ne pas les utiliser. Cela ne correspond pas à l'attitude actuelle de la Suisse, qui a ouvert la voie aux tests pilotes en Europe avec des évaluations de risques réalistes. Une réglementation excessive doit être évitée.</p> <p>L'ensemble de la disposition nécessite un examen détaillé. De nouvelles infractions pénales ne devraient être créées pour les comportements inappropriés (sans conséquences d'un accident) en tant qu'infractions dangereuses abstraites que s'il est prouvé qu'elles ne sont pas déjà couvertes par les dispositions pénales actuelles du Code pénal et de la LCR. Cela devra être expliqué en conséquence dans le rapport.</p>		

43. Approuvez-vous la disposition dérogatoire pour les cas d'espèce particuliers et la constitution d'un groupe de suivi par l'OFROU (art. 45) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

2. Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière

44. Approuvez-vous le signal d'indication « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » et l'obligation de le placer au niveau de tous les accès aux aires de stationnement où le parcage automatisé est autorisé (art. 62, al. 8 et annexe 2, signal 4.91 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Cette disposition est limitative, dès lors que le rapport explicatif relève que pour chaque véhicule équipé d'un système d'automatisation pour le stationnement, il faut s'assurer que ce dernier soit compatible avec l'aire de stationnement. Il en revient à demander une décision d'adéquation d'un type de véhicule à une aire de</p>		

	stationnement particulière. Or, il faudrait que tout véhicule pourvu d'un système de « valet parking » puisse se stationner dans n'importe quelle aire de stationnement.
--	--

3. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

	45. Acceptez-vous que les véhicules sans conducteur doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent annuel (art. 33, al. 2, let. a, ch. 5) ?	
--	---	--

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
--	---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

4. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière

	46. Acceptez-vous qu'un véhicule sans conducteur doive disposer d'une autorisation des conditions d'utilisation pour que le permis de circulation et les plaques puissent être délivrés (art. 71, al. 1, let. f) ?	
--	--	--

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
--	---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

	47. Acceptez-vous que l'examen théorique de base porte désormais aussi sur la connaissance des systèmes d'automatisation et d'aide à la conduite (annexe 11, ch. 1.2, sous-ch. 1.2.4) ?	
--	---	--

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
--	---	------------------------------	---

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

	Nous nous demandons si ceci concerne également les permis de conduire professionnel, notamment pour le permis D.	
--	--	--

	48. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1 ^{bis} et 2) ?	
--	--	--

	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
--	------------------------------	------------------------------	--

	Remarques / proposition d'amendement :
--	--

--	--

49. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1^{bis}, 2 et 3) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Nous nous demandons si ceci concerne également les permis de conduire professionnel, notamment pour le permis D.

50. Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique (de conduite) des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-sections B, ch. 1^{bis}, et D, ch. 1^{bis}) ?

 OUI

 NON

 Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :



Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Fragebogen

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Verkehrsbetriebe Zürich

Luggwegstrasse 65

8084 Zürich

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 2. Februar 2024 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Verordnung zum automatisierten Fahren

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Verordnung über das automatisierte Fahren ist insgesamt zu begrüßen und stellt im Rahmen der Gesetzesdelegation einen grossen und wichtigen Schritt auf dem Weg zur Verwendung automatisierter Fahrzeuge in der Schweiz dar.

Einige Aspekte erscheinen noch verbesserungsfähig:

- Es ist wünschenswert, dass die Verordnung den gesetzgeberischen Spielraum nutzt, um die Verwendung automatisierter Fahrzeuge auf schweizerischem Gebiet – unabhängig vom Stand des EU-Rechts (inkl. MRA [Mutual Recognition Agreement]) und dessen einseitigen autonomen Nachvollzugs durch die nationale Gesetzgebung – auch mittels nationaler Einzel- oder Typengenehmigungen zu ermöglichen und damit nationale Wettbewerbsvorteile in spezifischen Bereichen (z.B. AV für Logistik, öffentlichen Verkehr) wahrzunehmen. Dank ihren Pilotprojekten trug die Schweiz in der Pilotphase jedenfalls in Europa an vorderster Front zur Entwicklung und Verwendung von AV bei. Es wäre gut, wenn sich in der nun beginnenden kommerziellen Umsetzungsphase eine entsprechende schweizerische Eigendynamik entfalten und nationales Know-how aufgebaut werden könnte. Der schweizerische Industrie- und Wirtschaftsstandort sollte möglichst gefördert und die diesbezügliche Wertschöpfung nicht ins Ausland verlagert werden.
- Das Zusammenspiel zwischen dem Verordnungstext und dem erläuternden Bericht ist teilweise unbefriedigend, da die Verordnung öfters kasuistischer formuliert

	<p>ist als der Bericht. Richtigerweise sollte es umgekehrt sein. Die Verordnung sollte daher eher abstrakt regeln (z.B. «übriger Fahr- und Fussverkehr») und der Bericht könnte dann präzisieren, dass insb. Radwege, Fusswege und Trottoirs darunterfallen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allgemein wäre es wünschenswert, wenn der Verordnungstext und der Bericht leserfreundlicher und verständlicher formuliert wären, da es manchmal nicht einfach ist, Inhalt und Tragweite des Textes hinreichend zu erfassen, was nicht zuletzt mit der Verwendung uneinheitlicher Begriffe und eher komplizierten Formulierungen zusammenhängt. <p>Im Übrigen und ergänzend verweisen wir auf den beigelegten, von der Swiss Association for Autonomous Mobility (SAAM) ausgefüllten Vernehmlassungsfragebogen, dem wir uns vollumfänglich anschliessen.</p>
--	--

2. Sind Sie mit dem Gegenstand der neuen Verordnung einverstanden (Art. 1)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>(1) Mit Recht wird in Konkretisierung des Gesetzes klargestellt, dass es sich bei den Fahrzeugen um Motorfahrzeuge handeln muss.</p> <p>(2) Gegenstand der AFV bildet gemäss Art. 1 die Regelung der Voraussetzungen für die Zulassung und für die Verwendung von AV. Leider findet sich diese Unterteilung in der Struktur der Verordnung nicht wieder, so dass beide Aspekte teilweise ineinanderfliessen, was für das Verständnis nicht unbedingt förderlich ist. Spontan würde man ein Kapitel zur «Zulassung» und zur «Verwendung» automatisierter Fahrzeuge (aFz) erwarten.</p>		

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Begriffsdefinitionen einverstanden (Art. 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung sollte im Bericht näher erläutert werden, da die verwendeten Begriffe in den Definitionen für den Leser nicht selbsterklärend sind. Z.B: Was ist der Unterschied zwischen einem Parkfeld und einer Parkfläche? Weshalb kann ein führerloses Fahrzeug eine*n Fahrer*in haben, obschon es als führerlos bezeichnet wird?</p>		

4. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem einverstanden (Art. 3)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Titel 1. Abschnitt «Zulassungsanforderungen an Fahrzeuge...» wäre für den*die Leser*in klarer.</p> <p>Art. 2 lit. a verlangt vom Automatisierungssystem (AS) während des massgeblichen Zeitraums drei Dinge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Fahrzeugbedienung - die Strassenüberwachung und - die Verkehrsüberwachung <p>Struktur und Begriffe von Art. 3 korrelieren nur teilweise mit Art. 2 lit. a, was auf die Schwierigkeiten hinweist, welche die vom Gesetz abweichende Definition in dieser Verordnung mit sich bringt.</p>		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass das Automatisierungssystem innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs alle Verkehrsszenarien gemäss Absatz 2 beherrschen muss und dass für diese Anforderungen auf internationale Regelungen und Standards abgestellt wird (Art. 4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Art. 4 Absatz 3 Zusätzlich zu den «Verkehrsszenarien» (Absatz 2) bzw. den «beherrschten Verkehrssituationen» (Bericht S. 17) spricht dieser Absatz von «vorgesehenen realen Einsatzbedingungen» zur Abgleichung mit der «Umgebung». Hinzukommt bei der effektiven Fahrt mit einem automatisierten Fahrzeug die tatsächliche Verkehrssituation, die namentlich bei Unfällen von zentraler Bedeutung ist. Damit der*die Leser*in mit diesen ähnlichen, aber doch unterschiedlichen Begriffen zurechtkommt, sollten sie im Bericht besser voneinander abgegrenzt bzw. harmonisiert werden.</p> <p>Art. 4 Absatz 4</p>		

	<p>Diese Bestimmung verunsichert den*die unvoreingenommene*n Leser*in insofern, als sie eine abschliessende Aufzählung von Anforderungen stellt, die eigentlich durch die umfangreichen Bestimmungen gemäss Absatz 1 und 2 bereits abgedeckt sein sollten. Es wäre deshalb hilfreich, im Bericht zu erläutern, weshalb es diesen Absatz noch braucht und wieso das Fahrzeug im bauartbedingten Einsatzbereich z.B. nicht auch die übrigen Verkehrsteilnehmer erkennen können muss.</p> <p>Sodann sind gemäss lit. a wohl weniger die meteorologischen Rahmenbedingungen (allgemeine Wetterlage), sondern die konkreten Wetterbedingungen gemeint. Letztlich dürfte es darum gehen, dass das Fahrzeug erkennt, ob es sich innerhalb oder ausserhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs bewegt, für den es konzipiert worden ist. Das könnte etwa wie folgt formuliert werden: «Das AS muss gewährleisten, dass es nur Fahraufgaben innerhalb des bauartbedingten Einsatzbereichs übernimmt» (vgl. Art. 25a E-SVG). Anhand welcher Parameter dies geschieht, sollte der Technologie des Herstellers überlassen werden, die sich weiterentwickeln wird. Im Bericht kann allenfalls auf die in lit. a bis e erwähnten Kriterien hingewiesen werden.</p>
--	--

6. Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen in Abweichung von Artikel 3b Absatz 1 VTS nach den im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden internationalen technischen Vorschriften für Automatisierungssysteme richtet (Art. 5)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK unter gewissen Voraussetzungen neu eingeführte Vorschriften für Automatisierungssysteme auf bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge anwendbar erklären kann (Art. 6)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie mit der Regelung zum Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 7, 23, 27 und 38)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme nicht mehr verwendet werden dürfen, wenn kein aktuelles Managementsystem mehr besteht, und dass dies bei führerlosen Fahrzeugen zu deren Stilllegung führt (Art. 8)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

10. Sind Sie mit der Regelung zur Abgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung und der Informationspflicht betreffend den Fahrmodusspeicher einverstanden (Art. 9)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Absatz 1 Der Begriff des «Dritten» ist unklar und wohl zu eng gewählt. Es sollte eher heissen: «Wer einem andern...», da z.B. auch der Vater, welcher seinem Sohn das Auto überlässt, erfasst sein sollte, obschon sein Sohn kaum ein «Dritter» ist.</p> <p>Absatz 2 Dieser Absatz geht offenbar davon aus, dass dem*der Operator*in und dem*der manuellen Fahrzeugbediener*in das Fz nicht nach Absatz 1 «überlassen» wird, da sonst die Bestimmung gegenstandslos wäre. Da nach dem Wortlaut nur der*die Halter*in verpflichtet ist, wäre der*die Mieter*in eines führerlosen Fz nicht verpflichtet.</p> <p>Die beiden Absätze erscheinen ungenügend koordiniert und sollten klarer gefasst werden.</p> <p>Die allgemeine Pflicht von Operator*in bzw. des*der manuellen Bediener*in, die Bedienungsanleitungen zu kennen, müsste eigentlich ausreichen.</p>		

11. Sind Sie mit der Regelung zur Beachtung der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung einverstanden (Art. 10)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Da es sich um eine allgemeine Bestimmung handelt, sollte der Adressatenkreis im Text konkretisiert werden, wobei die Aufzählung nicht eine abschliessende zu sein braucht. Zumindest die Hauptadressat*innen sollten aus dem Text selbst oder durch Verweisung auf weitere Bestimmungen in den nachfolgenden Kapiteln identifizierbar sein. Im Bericht sollte alsdann anhand der Lieferkette «Hersteller, Importeur, Verkäufer...» etc. dargelegt werden, was der Ordnungsgeber selbst als erforderlich erachtet bzw. was er der privatrechtlichen Regelung der beteiligten Geschäftspartner*innen überlassen will.</p>		

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Automatisierungssysteme und Fahrzeuge mit Automatisierungssystem generell der Typengenehmigungspflicht unterliegen (Art. 11)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie mit der Regelung zur Erteilung von Typengenehmigungen einverstanden (Art. 12)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit der Regelung für Konformitätsüberprüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 13)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit den Meldepflichten zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 14)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Absatz 2 Diese Bestimmung führt eine Meldepflicht der Polizei ein für alle Unfälle mit fFz, lässt aber offen, woher die Polizei diese Informationen erhält bzw. wie sie diese beschafft. Unklar bleibt auch das Verhältnis zu Art. 51 SVG/Art. 34 VTS.</p> <p>Absatz 3 Diese Bestimmung verlangt vom Haftpflichtversicherer, dass er dem ASTRA «alle Daten im Zusammenhang mit Unfällen mit führerlosen Fahrzeugen» übermittelt. Diese Pflicht geht unverhältnismässig weit. Zweckkonform sind nur sicherheitsrelevante Daten mit Blick auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit von fFz und nicht alle Daten, die sich aus der haftpflichtrechtlichen Abwicklung eines Schadensfalles ergeben.</p>		

	<p>Absatz 4 Die heutigen Prüfstellen sehen sich mit der Überprüfung von Fahrassistenzsystemen konfrontiert und sind dazu weder ausreichend ausgestattet, noch verfügen sie über die erforderlichen Kompetenzen. Dieses Problem wird zur Zeit von einem ASTRA Forschungsprojekt MFZ_20_08A_01 «Neue Ansätze zur zeitgemässen periodischen Kontrolle von Motorfahrzeugen» bearbeitet.</p> <p>Für die Überprüfung von deutlich komplexeren Systemen, wie automatisierten Fahrzeugen, sind die Prüfstellen heute noch weniger vorbereitet bzw. mit den erforderlichen Kompetenzen ausgestattet. Für eine periodische oder für ausserordentliche Überprüfungen müssten die Prüfstellen daher entsprechende Infrastrukturen und Kompetenzen aufbauen oder auf eine vom ASTRA definierte Prüfeinrichtung zurückgreifen können.</p>
--	--

16. Sind Sie mit den vorgesehenen Prüfungen zur Erhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit nach der Zulassung einverstanden (Art. 15)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anwendung der Schutzklauseln internationaler Übereinkommen für Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen präzisiert werden (Art. 16)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone den Prozess für die Nachprüfung von führerlosen Fahrzeugen nicht an privatrechtliche Betriebe oder Organisationen delegieren dürfen, dass sie aber bestimmte technische Überprüfungen durch eine vom ASTRA anerkannten Prüfstelle verlangen oder zu Lasten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters durchführen lassen können (Art. 17)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

19. Sind Sie mit der Regelung zu den zulässigen Zwecken der Bearbeitung von Daten des Fahrmodusspeichers gemäss Artikel 25g Absatz 3 SVG einverstanden (Art. 18)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie mit der Regelung zur Bearbeitung von Daten im Rahmen des Vollzugs einverstanden (Art. 19)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Daten im Fahrmodusspeicher zum Zwecke der Verschrottung des Fahrzeuges ohne Einwilligung der betroffenen Personen vernichtet werden dürfen (Art. 20)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

22. Sind Sie damit einverstanden, dass wer gewerbsmässig ein Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder verleast, seine Vertragspartei explizit über die bestimmungsgemässe Verwendung der Automatisierungssysteme und die Aufzeichnungsfunktion des Fahrmodusspeichers aufklären und deren Bestätigung während 10 Jahren aufbewahren muss (Art. 21)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

23. Sind Sie mit den Wirkungen der Verwendung des Automatisierungssystems auf die fahrzeugführende Person und dem Ausmass ihrer Entlastung einverstanden (Art. 22)?		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie mit der Regelung zur Aktivierung des Automatisierungssystems zum Parkieren einverstanden (Art. 24)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

25. Sind Sie mit den allgemeinen Anforderungen an das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass das automatisierte Parkieren die Zuweisung eines bestimmten Parkfeldes voraussetzt (Art. 25)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Parkierungsflächen auf öffentlichem Grund ausschliesslich für das automatisierte Parkieren vorzubehalten und darauf andere Nutzungen auszuschliessen, würden wir mit Blick auf die begrenzten Platzverhältnisse im urbanen Raum nicht als zielführend erachten. Wir begrüssen daher, dass dies gemäss Verordnungsentwurf nicht so vorgesehen ist (vgl. Erläuternder Bericht, S. 33f.).</p>		

26. Sind Sie mit der Regelung zur Ausführung des automatisierten Parkierens einverstanden (Art. 26)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

27. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden, insbesondere dass es durch den Hersteller oder eine von ihm ermächtigte Person einzureichen ist (Art. 28)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die betroffene Gemeinde ist zwingend einzubeziehen, um lokalen Gegebenheiten Rechnung tragen zu können – auch dann, wenn nach kantonalem Recht eine kantonale Behörde für die Bewilligung zuständig ist. Wir beantragen daher folgende Ergänzung:</p> <p><i><u>² Das Gesuch muss in jenem Kanton eingereicht werden, auf dessen Gebiet die betroffene Parkierungsfläche liegt. Wird die Bewilligung von einer kantonalen Behörde erteilt, so hört diese vor ihrem Entscheid die betroffene Gemeinde an.</u></i></p> <p>Des Weiteren ist sicherzustellen, dass Fahrzeugzulassung und Einsatzbereich harmonisieren. Wenn es sich bei der für die Fahrzeugzulassung und für die Genehmigung des Einsatzbereiches zuständigen Behörden um unterschiedliche Stellen handelt, so sind die beiden Genehmigungen zu koordinieren.</p>
--	--

28. Sind Sie mit der Regelung zur Beurteilung des Gesuchs für den Betrieb von Parkierungsflächen für das automatisierte Parkieren einverstanden (Art. 29)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

29. Sind Sie mit der Pflicht des Herstellers führerloser Fahrzeuge betreffend Schulungen einverstanden (Art. 30)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung ist inhaltlich fragwürdig und könnte einfacher formuliert werden.</p> <p>Da die Schweiz praktisch alle Fz mit AS aus dem Ausland einführen wird, leuchtet es inhaltlich nicht ein, dass der ausländische Hersteller (ohne CH-Niederlassung) von seiner Schulungspflicht befreit wird. Die Schulungspflicht des Importeurs sollte jene des Herstellers nicht ersetzen, sondern zu dieser hinzutreten.</p> <p>Die Bestimmung könnte daher wie folgt formuliert werden:</p> <p>Absatz 1 «Der Hersteller eines führerlosen Fahrzeugs ist dafür verantwortlich, dass Operatoreninnen und Operatoren über alle technischen Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten (einschliesslich des manuellen Fahrbetriebs) verfügen, die für eine zuverlässige und sichere Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich sind. Er stellt den Personen, welche die entsprechende Schulung im In- oder Ausland erfolgreich abgeschlossen haben, eine schriftliche Bestätigung aus.»</p>	

<p>Nota: Der Begriff der «manuellen» Steuerung eines mit AS ausgestatteten führerlosen Fahrzeugs ist missverständlich und bedarf einer näheren Erklärung im Bericht.</p> <p>Absatz 2 Einfachere Formulierung: «Hat der Hersteller keine Niederlassung in der Schweiz, findet Absatz 1 auch auf den Importeur Anwendung.»</p> <p>Der letzte Satz ist überflüssig.</p>
--

<p>30. Sind Sie mit der Regelung für Personen, die führerlose Fahrzeuge be- oder entladen, einverstanden, insbesondere dass bei Teilentladungen die primäre Verantwortung dafür, dass sich eine Teilentladung nicht negativ auf Restladung auswirkt, bei jener Person liegt, die das Fahrzeug teilweise entlädt (Art. 31)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>31. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Halterinnen und Halter von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 32)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung wiederholt sieben Mal den praktisch gleichlautenden Satzanfang, was den*die Leser*in ermüdet. Der Text könnte wie folgt vereinfacht werden:</p> <p>«Die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter haben folgende Pflichten:</p> <p>a) Aktualisierung und Wartung des Automatisierungssystems nach den Vorgaben des Herstellers;</p> <p>b) die Durchführung einer erweiterten Funktionskontrolle vor der täglichen Inbetriebnahme des Fahrzeuges. Die Kontrolle umfasst ein manuelles Fahrmanöver zur Überprüfung... a.... b.... c. allfälliger Selbstdiagnose-Fehlermeldungen zu sicherheitsrelevanten elektronischen Fahrzeugsystemen.</p> <p>c) die Sicherstellung, dass der Fahrzeugbetrieb nur im bewilligten Einsatzgebiet unter operationeller Aufsicht und mit der dafür erforderlichen Infrastruktur erfolgt;</p> <p>d) die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur sowie von ausreichend geschultem und weitergebildetem Personal (Art. 35 Abs. 3 und 4) für eine allfällige manuelle Steuerung des Fahrzeugs;</p> <p>e) organisatorische Vorkehrungen, dass die an Fahrzeuglenkerinnen oder Fahrzeuglenker gerichteten gesetzlichen Pflichten erfüllt werden, wobei die Pflicht zum Aufstellen eines Pannensignals durch die Aktivierung der Warnblinker erfüllt werden kann;</p> <p>f) die Sicherstellung, dass die Kontrollorgane den Fahrzeugausweis in physischer oder digitaler Form jederzeit und mühelos im Fahrzeug einsehen können.»</p> <p>Nota zu lit. b: Der Begriff «manuell» ist unklar und wird im Bericht nicht erläutert. Er sollte daher gestrichen werden. Für die sichere tägliche Inbetriebnahme ist der*die Halter*in</p>		

verantwortlich und diese*r soll selbst entscheiden können, wie er*sie die erweiterte Fahrzeugkontrolle betrieblich organisiert (physische Kontrolle vor Ort, mittels Fernbedienung etc.).

32. Sind Sie mit den Aufgaben und Pflichten der Operatorinnen und Operatoren von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 33)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Bestimmung könnte wie folgt einfacher formuliert werden: «Operatorinnen und Operatoren üben ihre Tätigkeit in der Schweiz aus, sei es ausserhalb oder innerhalb des führerlosen Fahrzeugs, sowie nach Massgabe der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung des Herstellers. Sie nehmen namentlich folgende Aufgaben und Pflichten wahr:</p> <p>a) die Überprüfung der erforderlichen Infrastruktur bei Arbeitsaufnahme; b) die Aktivierung und Deaktivierung des Automatisierungssystems gemäss den Vorgaben des Herstellers. Vor der Inbetriebnahme des Fahrzeugs stellen sie sicher, dass dieses sich im genehmigten Einsatzbereich befindet und die erweiterte Funktionskontrolle (Art. 32 Abs. 2) erfolgt ist. c) die Überprüfung, Bestätigung oder Ablehnung der vom Automatisierungssystem vorgeschlagenen Fahrmanöver; d) das Vorschlagen von Fahrmanövern, wenn das stillstehende Fahrzeug solche anfordert; e) das Auslösen eines Risikominimierungsmanövers und nötigenfalls die Deaktivierung des Automatisierungssystems; f) die Sicherstellung, dass vor der Aufhebung eines risikominimalen Zustandes des Fahrzeugs die Störungsursache beseitigt ist; g) die Kontaktaufnahme mit den Personen im Fahrzeug, wenn dieses ein Risikominimierungsmanöver ausgeführt hat sowie die Einleitung der erforderlichen Verkehrssicherheitsmassnahmen; i) die Entgegennahme von Meldungen über die audiovisuelle Schnittstelle des Fahrzeugs sowie das Ergreifen der erforderlichen Massnahmen».</p> <p>Nota zu Abs. 1: Die Beschränkung des Arbeitsortes von Operator*innen auf das schweizerische Gebiet könnte vor allem in Grenzstädten problematisch sein.</p> <p>Nota zu d: Es sollte erlaubt sein, dass das Fahrzeug bereits bevor es z.B. auf einer Unfallstelle angehalten hat und durch den nachfolgenden Verkehr blockiert worden ist, den*die Operator*in anzufragen, ob es bei der nächsten Gelegenheit auf eine andere Strasse ausweichen soll. Das würde auch dem Verkehrsfluss dienen.</p> <p>Nota zu e: Ob der*die Operator*in ein Risikominimierungsmanöver «auslösen» kann bzw. darf, wäre im Bericht entsprechend zu erläutern und begründen, da er*sie nach lit. c und d nur überprüfen und vorschlagen darf; insofern besteht hier ein Widerspruch. Diese Manöver sollten vom Fz. automatisch ausgeführt werden.</p>		

33. Sind Sie mit der Regelung zur manuellen Bedienung von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 34)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Bestimmung ist wichtig für das Verständnis des Begriffs des fFz, weshalb bei den Erläuterungen der Definition in Art. 2 darauf Bezug genommen werden sollte. Dabei sollte auch die Bedeutung des «Fahrzeugs mit dualem Fahrmodus» erläutert werden, da der*die Leser*in sonst Art. 34 nicht versteht.

Zu klären wäre auch, was «manuell» im Verhältnis zum AS bedeutet, da Steuerbefehl und Ausführung des Steuerbefehls nicht dasselbe sind, weshalb auch ein manueller Steuerbefehl unter der Ausführungskontrolle des AS stehen kann bzw. sollte.

Absatz 1 könnte wie folgt einfacher formuliert werden (wobei die Aussage je nach der Interpretation von «manuell» problematisch sein kann):

«Wer ein führerloses Fahrzeug manuell bedient, gilt als fahrzeugführende Person»

Absatz 2 könnte wie folgt vereinfacht werden:

«Verfügt das Fahrzeug über keine konventionelle Steuervorrichtung, darf es nur für die erweiterte Funktionskontrolle sowie nach den Vorgaben des Herstellers manuell bedient werden.»

Dieser Absatz übergeht allerdings, dass die «Vorgaben des Herstellers» sich ihrerseits an rechtliche Normen halten müssen, welche zumindest im Bericht erwähnt sein müssten, da es sonst an einem bestimmbar normativen Gehalt fehlt. Abgesehen davon verstecken sich hinter dieser Verweisung problematische Distanzbeschränkungen des EU-Rechts, die nicht praxistauglich sein dürften, was wiederum die Grundfrage des Verhältnisses zum MRA aufwirft.

34. Sind Sie mit den gemeinsamen Anforderungen an die Operatorin oder den Operator und die Person, die das führerlose Fahrzeug manuell bedient, einverstanden, insbesondere bezüglich der Vorschriften über den Führerausweis sowie über die Schulung und Weiterbildung (Art. 35)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Bestimmung könnte wie folgt einfacher und verständlicher formuliert werden:

Absätze 1 und 2:

«Personen, welche die operationelle Kontrolle und Aufsicht über ein führerloses Fahrzeug wahrnehmen oder dieses manuell bedienen, müssen über Fahreignung, Fahrkompetenz und einen Führerausweis für die entsprechende Fahrzeugkategorie verfügen sowie während der Ausübung ihrer Tätigkeit die Anforderungen an die Fahrfähigkeit (Art. 31 SVG) erfüllen.»

Absätze 3 und 4:

«Sie müssen über eine Ausbildungsbestätigung des Herstellers verfügen (Art. 30) und sich nach dessen Vorgaben weiterbilden.»

--	--

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei führerlosen Fahrzeugen ohne Fahrerplatz das Gewicht für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer nicht in das Leergewicht eingerechnet wird (Art. 36)?

JA
 NEIN
 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie mit der Regelung betreffend die Bedienelemente von führerlosen Fahrzeugen einverstanden (Art. 37)?

JA
 NEIN
 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Fahrzeuge ohne AV wurden bis anhin nicht «bedient», sondern «gesteuert», während Fahrzeuge mit AV eher wie Computer bedient werden. Es wäre daher verständlicher für den*die Leser*in, die Bestimmung wie folgt zu formulieren:

«Verfügt ein führerloses Fahrzeug über keine konventionelle Steuervorrichtung, gibt die Zulassungsbehörde im Fahrzeugausweis an, über welche Bedienelemente das Fahrzeug zur Vornahme von Fahrmanövern verfügt».

37. Sind Sie mit der Regelung zum Gesuch für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu dessen Inhalt und zum geforderten Bezug der gesuchstellenden Person zur Schweiz (Art. 39)?

JA
 NEIN
 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

38. Sind Sie mit der Regelung zur Behandlung und Beurteilung von Gesuchen für die Genehmigung von Einsatzbereichen einverstanden, insbesondere zu den Nachweiskriterien, zum Zustimmungserfordernis mitbetroffener Kantone und beim Einbezug von Nationalstrassen des ASTRA und dem Anhörungsrecht von Armee, BAV und BAZG (Art. 40)?

JA
 NEIN
 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Bestimmung ist **zwingend** mit dem Zustimmungserfordernis der betroffenen Gemeinden zu ergänzen. Diese ist in der Beurteilung der Voraussetzungen nach Art. 40 Abs. 4 lit. a-c namentlich dann beizuziehen, wenn es sich bei der zuständigen Behörde um eine kantonale Behörde handelt.

Begründung:

Bei der Genehmigung der Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge handelt es sich nicht ausschliesslich um eine Frage der Fahrzeugzulassung, die nach Bundesrecht eine kantonale Aufgabe ist. Mit der Genehmigung eines solchen Einsatzbereichs wird zugleich ein Geschäftsmodell zugelassen, nämlich das kommerzielle Anbieten von taxiähnlichen Fahrdienstleistungen in führerlosen Fahrzeugen (folgend "Robotaxis"). Dieses Geschäftsmodell wird aktuell von den Weltmarktführern des automatisierten Fahrens in den USA in ersten Städten realisiert. Beispielsweise transportiert Waymo (Tochterunternehmen von Alphabet) in Phoenix und San Francisco bereits Passagier*innen in führerlosen Fahrzeugen, die mit einer mit Operator*innen besetzten Leitstelle verbunden sind und somit die im vorliegenden Verordnungsentwurf vorgesehenen Pflichten bei führerlosen Fahrzeugen erfüllen könnten. Der "Waymo Driver" ist ein Betriebssystem, das auf beliebige Fahrzeuge implementiert werden kann. Waymo kooperiert hinsichtlich der Herstellung von Robotaxis mit bedeutenden Autokonzernen wie Stellantis (u.a. Opel, Peugeot, Citroën, Fiat, Chrysler, Jeep und Alfa Romeo), der Allianz Renault-Nissan-Mitsubishi oder Geely (Volvo und mehrere chinesische Automarken). Auch andere globale Digital- und Autokonzerne entwickeln zum aktuellen Zeitpunkt Robotaxi-Systeme. Das Geschäftsmodell zielt aus kommerzieller Perspektive auf dichte Siedlungsgebiete, also Städte und deren Agglomerationen, und hat das Potenzial, den etablierten ÖV in verkehrspolitisch unerwünschter Weise zu schädigen. Die Problematik, die entsteht, wenn Städte in die Regulation dieser sie sehr stark betreffenden neuen Technologie nicht eingebunden sind, ist im U.S.-Bundesstaat Kalifornien offenkundig: So haben die Stadtbehörden von San Francisco sich – vergeblich – dagegen ausgesprochen, dass Waymo im August 2023 von der entscheidungsbefugten bundesstaatlichen California Public Utilities Commission (CPUC) die Zulassung für kommerziellen Passagiertransport auf ihrem Stadtgebiet erhielt (vgl. Anhörungsprotokoll im Entscheid der CPUC). Die Bürgermeisterin von Los Angeles, der nächsten von Waymo für den Start eines kommerziellen Robotaxi-Angebots vorgesehenen Stadt, hat im November 2023 einen offenen Brief an die CPUC publiziert. Sie fordert darin, dass die Stadt die Robotaxi-Dienste regulieren können muss. Primär aus Sicherheitsbedenken, aber auch wegen den erwartbaren Auswirkungen auf die Verkehrs- und Mobilitätsplanung der Stadt. Daher sind die Städte zwingend in das Verfahren zur Genehmigung der Einsatzbereiche für solche Fahrzeuge einzubinden. Die Bewilligungsvoraussetzungen sind durch die direkt betroffenen Städte zu beurteilen, etwa ob gemäss lit. c der jeweilige Ortsverkehr durch den Betrieb der führerlosen Fahrzeuge nicht behindert oder überlastet wird.

Aus Perspektive des innerstädtischen ÖV ist anzunehmen, dass durch neue, taxiähnliche Geschäftsmodelle (Mobility on Demand) mit führerlosen Fahrzeugsystemen der Anspruch, Haltestelleninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs mitzubeneutzen, steigen wird. Dies soll und darf nicht zulasten des öffentlichen Linienverkehrs geschehen. Dieser darf an Haltestellen gemäss SSV nicht behindert werden. Ebenso ist darauf zu achten, dass eine Freigabe von weiteren Verkehrsflächen – namentlich Busspuren – ebenso zu einer Verringerung der Verkehrsleistung des ÖV führen kann. In der Regel stellt die Strasseneigentümerin die Haltestellen und ÖV-Verkehrsflächen bereit.

Wir erkennen durchaus die Chancen der neuen Technologie, nämlich wenn Robotaxis als emissionsarme, flächeneffiziente und absolut verkehrssichere Fahrzeuge mit

	<p>städteverträglichen Angebotskonzepten, z.B. On-Demand Ridepooling, konzipiert werden, die sinnvoll mit den grossen, im Fern- und Stadtzentrumsverkehr weiterhin punkto Emissionen und Flächeneffizienz noch besser abschneidenden Fahrzeugen des heutigen ÖV kombiniert werden. Eine solche Entwicklung ist aber nicht selbstverständlich, sondern muss aktiv in jedem einzelnen Einsatzgebiet führerloser Fahrzeuge konzipiert und umgesetzt werden.</p> <p>Deshalb halten wir eine Zustimmungserfordernis für unverzichtbar. Dieses muss bereits in der Verordnung des Bundes und nicht erst im nachgelagerten kantonalen Recht vorgesehen werden. Nur durch ein im Bundesrecht verankertes Mitspracherecht des Strasseneigentümers bei der Genehmigung des Einsatzbereiches wird gewährleistet, dass die Kommunen ihr Interesse bezüglich des automatisierten Verkehrs miteinbringen und mit den Unternehmungen des öffentlichen Personenverkehrs abstimmen können.</p>
--	---

39. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über ein Gesuch für die Genehmigung eines Einsatzbereiches den Adressaten gemäss Artikel 41 Buchstaben a bis d eröffnet wird (Art. 41)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Der Entscheid ist zwingend auch den betroffenen Gemeinden zu eröffnen.		

40. Sind Sie damit einverstanden, dass genehmigte Einsatzbereiche in den amtlichen Publikationsorganen veröffentlicht werden (Art. 42)?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Diese Bestimmung könnte klarer wie folgt formuliert werden:		
«Die Zulassungsbehörde veröffentlicht in ihrem amtlichen Publikationsorgan die bewilligten Einsatzgebiete für führerlose Fahrzeuge. Weitere Behörden, die einem Einsatzgebiet zugestimmt haben, veröffentlichen ihren Entscheid ebenfalls in ihrem amtlichen Publikationsorgan.»		

41. Sind Sie mit der Regelung zur Aufsicht nach der Erteilung von Genehmigungen einverstanden (Art. 43)?

<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

42. Sind Sie mit den vorgesehenen Straftatbeständen einverstanden (Art. 44)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

43. Sind Sie mit der Ausnahmebestimmung für besondere Einzelfälle und der Bildung einer Begleitgruppe durch das ASTRA einverstanden (Art. 45)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>² <i>Das Astra bildet eine Begleitgruppe, die die Kantone <u>und die betroffenen Gemeinden</u> bei der Beurteilung der beantragten Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge (...)</i></p>		

2. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

44. Sind Sie mit dem Hinweissignal «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» und der Pflicht, dieses bei allen Zufahrten und Zugängen von Parkierungsflächen anzubringen, die für das automatisierte Parkieren genehmigt sind, einverstanden (Art. 62 Abs. 8 und Anhang 2, Signal 4.91 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

45. Sind Sie damit einverstanden, dass führerlose Fahrzeuge jährlich nachgeprüft werden müssen (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 5)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Der Verordnungstext spricht von «jährlich», der Bericht dagegen von «mindestens einmal jährlich», was nicht dasselbe ist.		

	<p>Der Bericht enthält sodann keine Begründung, weshalb fFz generell einer jährlichen Nachkontrolle unterworfen werden sollen, auch wenn sie weder Personen noch gefährliche Güter transportieren.</p> <p>Es bräuchte je eine konkrete Begründung im Bericht, weshalb für normale Logistiktransporte eine jährliche Nachkontrolle verlangt wird. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass viele Strassenverkehrsämter bereits überlastet sind, Mühe haben, die Fristen einzuhalten und die Delegation an Private nach Art. 17 abgeschlossen werden soll.</p>
--	--

4. Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr

46. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Genehmigung des Einsatzbereichs vorliegen muss, damit für führerlose Fahrzeuge ein Fahrzeugausweis und Kontrollschilder erteilt werden können (Art. 71 Abs. 1 Bst. f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden (Anhang 11 Ziffer 1.2 Unterziffer 1.2.4)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Im Grundsatz einverstanden, aber die Verantwortlichkeiten sollten (zumindest im Bericht) etwas konkreter erläutert werden.		

48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffern 1 ^{bis} und 2)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt D Ziffern 1^{bis}, 2 und 3)?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden (Anhang 12 Abschnitt III Unterabschnitt B Ziffer 1^{bis} und Unterabschnitt D Ziffer 1^{bis})?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Beat Lehman

lic.iur. Fürsprech

Acting Counsel Alcan Holdings Switzerland AG

Kongoweg 9

5034 Suhr

Mobil-Tf +41 (0)79 500 82 32

e-mail b.lehmann-aarau@bluewin.ch

Suhr, 2. Februar 2024

Per E-Mail in PDF und Word Version an das
UVEK - Eidgenössische Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
z.H. Herrn Stefan Huonder
Bundeshaus Nord 3
3003 Bern

Stellungnahme

zum Entwurf der Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Unterzeichnende hat sich als Rechtskonsulent der IBM (Schweiz) und Europe 1969 - 1980, anschliessend im Konzernstab Recht der Aluisse-Lonza Gruppe / Alcan Holdings Switzerland - mit noch heute weiter geführten beratender Aufgaben - ferner als Mitglied der von Prof. Dr. Mario M. Pedrazzini präsidierten Expertenkommission des Bundesrates zur Schaffung des Datenschutzgesetzes von 1992, Inhaber von Lehraufträge über Informatik- und Datenschutzrecht an ETHZ / Universitäten von Zürich und Luzern sowie der FHNW, sowie Mitglied von IT Fachorganisationen seit mehr als 50 Jahren mit juristischen Fragen zur Anwendung der Informatik befasst.

In diesem Zusammenhang war die Herausforderung der Digitalisierung autonomer Fahrzeuge im Strassenverkehr schon vor mehr als zwanzig Jahren Gegenstand von Lehrveranstaltungen über Informatik und Recht.

Auch die mit der Digitalisierung des Strassenverkehrs verbundenen rechtlichen und ethischen Fragen des Verhaltens selbstlenkender Fahrzeuge im Falle einer unmittelbar bevorstehenden Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern, z.B. Fussgänger und Radfahrer, waren damals wie heute Gegenstand der Arbeiten von Studierenden und der Behandlung in Seminarien und Diskussionsforen <https://www.ruv.de/kfz-versicherung/magazin/trends-der-mobilitaet/autonomes-fahren-ethische-fragen-und-moralische-dilemmata>

Ich benütze daher die Gelegenheit, im Rahmen der vorliegenden Vernehmlassung, meine Gedanken und Überlegungen zum automatisierten Fahren und zur Anwendung und Umsetzung der in der AFV enthaltenen Bestimmungen einzubringen.

I Allgemeine Überlegungen

1. *Erwartungen an automatisiertes Fahren*

/1 Die zur Diskussion stehende Verordnung des Bundesrates über das automatisierte Fahren (AFV) geht auf verschiedene **parlamentarische Anfragen und Anträge** zurück, beginnend mit dem Jahr 2015 <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista#k=automatisiertes%20Fahren#l=1033>

/2 Es war die Zeit **grosser Erwartungen** an selbstfahrende Fahrzeuge und autonomes Fahren <https://www.automobilwoche.de/agenturmeldungen/hohe-erwartungen-selbstfahrende-autos>
<https://www.derstandard.at/story/2000019099401/zeitersparnis-durch-selbstfahrende-autos-erwartet>
https://www.bmbf.de/bmbf/de/forschung/digitale-wirtschaft-und-gesellschaft/automatisiertes-fahren/automatisiertes-fahren_node.html

/3 Weltweit hat die Automobilindustrie seit vielen Jahren in diese Technologie investiert <https://www.automotiveit.eu/technology/autonomes-fahren/welcher-autobauer-hat-beim-autonomen-fahren-die-nase-vorn-124.html> <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/selbstfahrende-autos-serienproduktion-ab-2022-denkbar-a-501763.html> <https://www.automobil-industrie.vogel.de/autonomes-fahren-wie-es-funktioniert-wo-die-technik-steht-a-786184/>

/4 Man ging davon aus, dass in nicht allzu ferner Zukunft selbstlenkende Fahrzeuge in geschlossener Kolonne und hoher Geschwindigkeit auf den **Autobahnen** verkehren würden und das Stauproblem ohne Ausbau der Trassen beseitigt werden könnte <https://www.tagesschau.de/wissen/technologie/selbstfahrende-autonome-autos-autobahn-101.html> <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/digitales/mercedes-autonomes-fahren-selbstversuch-level3-101.html>

/5 In den **Innenstädten** würden online herbeigerufene fahrerlose Taxis, z.B. der Google Tochter **Waymo** die Passagiere rasch, bequem und sicher zum gewünschten Ziel bringen und das eigene Fahrzeug entbehrlich machen <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/san-francisco-erlaubt-fahrerlose-taxis-19095720.html> <https://www.spiegel.de/auto/san-francisco-behoerden-erlauben-fahrerlose-robotaxis-in-us-metropole-a-82124c43-c628-4aba-889d-3f3b1e9db2a4> <https://www.nzz.ch/mobilitaet/autonomes-fahren-das-robotaxi-ist-realitaet-aber-reicht-die-infrastruktur-ld.1751655?reduced=true>

/6 Er wartet wurde auch die Einsparung von Energie und dadurch eine Schonung von Umwelt, ein Beitrag zur Bewältigung des Klimawandels und zur Sicherheit im Strassenverkehr.

2. *Erkannte Risiken*

/1 Inzwischen hat sich herausgestellt, dass die mit der Automatisierung des Führens von Motorfahrzeugen i Strassenverkehr verbundenen erheblich unterschätzt wurde.

/2 Das Pionier Unternehmen **Tesla** zeichnet sich durch besonders hohe Unfallrate selbstlenkender Fahrzeuge aus: Über 700 Kollisionen, darunter 42 Tote <https://www.forbes.com/sites/stevebaner/2023/12/18/tesla-has-the-highest-accident-rate-of-any-auto-brand/?sh=486034922894> <https://www.tesladeaths.com> <https://www.washingtonpost.com/technology/interactive/2023/tesla-autopilot-crash-analysis/> <https://www.caranddriver.com/news/a44185487/report-tesla-autopilot-crashes-since-2019/>

<https://fortune.com/2022/10/19/tesla-cars-involved-in-10-of-the-11-new-crash-deaths-linked-to-automated-tech-vehicles/> <https://eu.jacksonville.com/story/news/nation-world/2017/06/20/driver-who-died-tesla-crash-florida-ignored-least-7-safety-warnings/15760312007/>

/3 Auch die GM Tochter **Cruise** beklagt schwere Unfälle, in welche Fahrzeuge mit Autopiloten verwickelt waren und hat eine umfangreiche Rückruf Aktion eingeleitet

<https://www.bbc.com/news/technology-67133409> <https://www.theguardian.com/technology/2023/nov/08/cruise-recall-self-driving-cars-gm> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/gms-cruise-recall-950-driverless-cars-after-accident-involving-pedestrian-2023-11-08/> <https://www.npr.org/2023/12/30/1222083720/driverless-cars-gm-cruise-waymo-san-francisco-accidents>

/4 Allerdings führten einige in den U.S.A. angestrenzte Gerichtsverfahren zum Ergebnis, dass ein bestimmter Unfall mit Tod oder Verletzung von Insassen eines Fahrzeugs mit einem Autopiloten ausgerüsteten Fahrzeugs nicht auf technische Mängel im Automatisierungssystem zurückzuführen waren sondern auf fehlerhaftes Verhalten des Fahrzeuglenkers <https://www.theverge.com/2023/4/21/23693482/tesla-lawsuit-blamed-autopilot-crash> <https://www.theverge.com/2023/10/31/23940693/tesla-jury-autopilot-win-liable-micah-lee> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/tesla-wins-autopilot-trial-involving-fatal-crash-2023-10-31/> <https://dolanlawfirm.com/2023/11/self-driving-vehicle-accidents/>

/5 Das schliesst allerdings nicht aus, dass im Einzelfall Mängel im Automatisierungssystem vorhanden sind <https://www.reuters.com/legal/judge-finds-evidence-that-tesla-musk-knew-about-autopilot-defect-2023-11-22/> <https://jolt.richmond.edu/2023/11/23/cruiseing-for-waymo-lawsuits/> Allerdings müsste im Einzelfall der Geschädigte dafür nach Art. 41 ff OR iVm Art. 8 ZGB den Beweis erbringen, es sei denn er könnte sich auf die Produzentenhaftpflicht nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts zu Art 55 OR (Schachtrahmenfall BGE 110 II 456) bzw die vorgesehene Weiterentwicklung der Produkthaftpflicht EWR <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52022PC0495> <https://www.hdi.global/de-de/infocenter/hdi-info-letter/ausgabe-122022/eu-produkthaftungsrichtlinie/> <https://www.mme.ch/de-ch/magazin/artikel/vorschlag-fuer-eine-neue-produkthaftungsrichtlinie-in-der-eu>

/6 Daraus ergibt sich, dass in der Zukunft dem Zusammenspiel zwischen den sicherheitsbezogenen Funktionen von Automatisierungssystemen gemäss Art.3 - 6 AFV sowie den Anforderungen an die Einweisung der Fahrzeuglenker in Einsatz und Bedienung von Fahrzeugen mit Automationsunterstützung im Sinne von Art. 9 und 10 AFV besondere Beachtung geschenkt werden muss

/7 Bisher ist es offenbar nur ungenügend gelungen, selbstlenkende Systeme zu entwickeln, welche auf sämtliche in der Praxis auftretende Verkehrssituationen optimal reagieren. So haben die von der PTT als »Weltpremiere« in Sion eingesetzten und mit durchschnittlich 6 Km/h durch die Gegend schleichenden »Smart Shuttles« [ein solches hat der Unterzeichnende einmal probeweise selbst benutzt] zwar wichtige Erkenntnisse erbracht, werden jedoch in jener Form nicht weiter betrieben <https://www.postauto.ch/de/ueber-uns-und-aktuelles/innovation/autonomes-fahren#:~:text=Die%20SmartShuttles%20in%20Sion%20waren,«On%2DDemand»%20unterwegs.>

https://www.postauto.ch/-/media/postauto/ueber-uns-und-aktuelles/medienmitteilungen/pdf/factsheet-smartshuttle-medien-de.pdf?sc_lang=de&hash=4D9049E3CFC1B90D8588198757418D12

<https://www.srf.ch/news/schweiz/autonomes-fahren-postauto-beendet-testreihe-im-wallis>

3. *Aussichten für die Zukunft*

/1 Es besteht nach hier vertretener Ansicht allerdings die Hoffnung, dass in Zukunft die Zuverlässigkeit solcher Systeme durch **Einsatz künstlicher Intelligenz** mit "Deep Learning" Fähigkeit

https://de.wikipedia.org/wiki/Deep_Learning erheblich verbessert werden kann. <https://en.wikipedia.org/wiki/Drive.ai>

<https://www.micron.com/insight/on-the-road-to-full-autonomy-self-driving-cars-will-rely-on-ai-and-innovative-memory> <https://appinventiv.com/blog/ai-in-self-driving-cars/#:~:text=AI%20in%20self%20driving%20cars%20is%20used%20for%20sensing%2C%20decision,ensuring%20a%20safe%20driving%20experience.> <https://www.techtarget.com/searchenterpriseai/definition/driverless-car> <https://scienceexchange.caltech.edu/topics/artificial-intelligence-research/autonomous-ai-cars-drones>

<https://www.techtarget.com/searchenterpriseai/definition/driverless-car> <https://scienceexchange.caltech.edu/topics/artificial-intelligence-research/autonomous-ai-cars-drones>

/2 Somit lässt sich schon heute die begründete Auffassung vertreten, dass mit Autopiloten ausgestattete Fahrzeuge aufgrund der Ausstattung mit leistungsfähigen Sensoren, einer sehr hohen Rechnerleistung und einer den Menschen weit übertreffenden Reaktionszeit in vielen Verkehrssituationen **sicherer** sind als die von einem durchschnittlichen Fahrer gelenkten Fahrzeuge - von dessen Einschränkungen durch Übermüdung, Alkohol, Drogen und Ablenkungen aller Art zu schweigen. <https://arstechnica.com/cars/2023/09/are-self-driving-cars-already-safer-than-human-drivers/>

4. *Massnahmen in der Zwischenzeit*

/1 Die Einführung des umfassend automatisierten Fahrens muss wohl noch länger hinausgeschoben werden. In der Zwischenzeit kann die Unfallstatistik durch die Umsetzung der Massnahmen des Programms "Via Secura" <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/verkehrssicherheit/via-sicura.html> und die vielfältigen, durch Einsatz der Informatik stännndig verbesserten **Fahr-Assistenz Systeme** laufend verbessert werden.

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/verkehrssicherheit/via-sicura.html> und die vielfältigen, durch Einsatz der Informatik stännndig verbesserten **Fahr-Assistenz Systeme** laufend verbessert werden.

/2 In unserem Land soll die Ausrüstung neuer Fahrzeuge mit solchen Systemen in einem zeitlich abgestuften Verfahren Pflicht werden <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/verkehrssicherheit/fahrassistenzenysteme.html> <https://www.acs.ch/de/interessantes/Fahrassistenzenysteme-werden-Pflicht.php#:~:text=Demnach%20wird%20die%20Ausrüstung%20von,Fahrzeuge%20untereinander%20und%20mit%20Infrastrukturen.> <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zu-behoer/assistenzenysteme/fahrerassistenzenysteme/> <https://auto-eder.de/gruppe/fahrzeuge/technologien/fahrerassistenzenysteme/> [html](#)

/3 Zur Zeit dürften allerdings **selbstgesteuerte mobile Plattformen** vor allem auf Verkehrsflächen zum Einsatz kommen, welche dem öffentlichen Strassenverkehr entzogen sind (Art 1 Abs. 1 und 2 SVG), z.B. für die Verschiebung von Objekten in digitalisierten Logistik-Zentren oder Fabrikationsanlagen oder für die Beschickung von Elektrolyse-Zellen <https://industrieanzeiger.industrie.de/technik/https-industrieanzeiger-industrie-de-technik-das-rennen-um-die-plattformen/#1>

<https://automationspraxis.industrie.de/servicerobotik/fahrerlose-transportsysteme-und-autonome-mobile-roboter-im-ueberblick-vom-fts-zum-amr/> <https://www.sick.com/ch/de/mobile-plattformen-in-der-vernetzen-fabrik/w/smartfactory-mobile-plattform/> <https://www.kuka.com/de-ch/produkte-leistungen/amr-autonome-mobile-roboter/mobile-plattformen/kmp-1500> <https://www.wileyindustrynews.com/news/mobile-plattformen-fuer-industrie-und-dienstleistung>

/4 Die Sicherheit solcher in der Industrie verwendeter Systeme wird durch das **Produktesicherheitsgesetz** (PrSG) und die anwendbaren technischen Normen (Art 6 PrSG) <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2010/347/de> gewährleistet, namentlich durch Übernahme der EU Richtlinien über die Produktesicherheit <https://www.ce-richtlinien.eu/ce-richtlinien/allgemeine-produktsicherheit/>

5. *Anforderungen an die Informatiksicherheit - "Automotive Cyber Security"*

/1 Automatisiertes Fahren ist nach hier vertretener Auffassung eine Erscheinungsform der. "Digitalen Transformation" https://de.wikipedia.org/wiki/Digitale_Transformation und ist ohne umfassende elektronische Informations-und Kommunikationsvorgänge nicht denkbar.

/2 Schon heute lassen sich unsere Automobile als "**Computer auf Rädern**" charakterisieren <https://www.heise.de/news/Autos-werden-Computer-auf-Raedern-6320524.html> <https://www.rolandberger.com/de/Insights/Publications/Das-Auto-wird-zu-einem-Computer-auf-Rädern.html> <https://automobilrevue.ch/technik/bosch-computer-auf-vier-raedern> <https://www.nzz.ch/mobilitaet/toyota-verwandelt-das-auto-endgueltig-in-einen-computer-auf-raedern-ld.1706034?reduced=true>

/3 Die Informatik-Infrastruktur von Fahrzeugen ist daher den Gefahren von fehlerhafter Datenverarbeitung, Ausfällen und Unterbrechungen aufgrund von Umwelteinflüssen (Hitze; Feuchtigkeit; Staub; Erschütterung usw.) sowie von Angriffen durch Unberechtigte ("Car Hacking" ausgesetzt, auf welche in Art. 3 Abs. 1 Bst. g) und Art. 6 Abs. 2 Bst.a AFV hingewiesen wird.

/4 Es kann in diesem Fall auf den legendären Car Hacking Fall von Charlie Miller und Chris Valasek von 2015 verwiesen werden. Es gelang diesen "Ethical Hackern" durch Aufbau einer Funkverbindung mit dem eingebauten Entertainment System des Zulieferanten Harmon Kardon die digital unterstützte Steuerung eines Jeep Cherokee zu übernehmen und das Fahrzeug über ein Strassenbord in einen Graben zu befördern <https://illmatics.com/carhacking.html> <https://www.linkedin.com/pulse/remote-car-hacking-guide-charlie-miller-chris-valasek-alex-holetec> <https://fractional-ciso.com/the-groundbreaking-2015-jeep-hack-changed-automotive-cybersecurity/> <https://techcrunch.com/2022/03/30/legendary-hackers-charlie-miller-and-chris-valasek-talk-cybersecurity-and-autonomous-vehicles-at-tc-sessions-mobility-2022/> <https://www.wired.com/2015/07/hackers-remotely-kill-jeep-highway/>

/4 Der Fall erregte das von den beiden Car Hackern gewollte grosse Aufsehen und führte zu

- einer umfangreichen **Rückrufaktion** von 1.4 Mio potentiell als gefährdet beurteilten Fahrzeuge durch Chrysler,
- einer von der National Highway Traffic and Safety Administration dem Unternehmen auferlegten **Strafzahlung** im Betrag von \$ 105 Mio.

- verschiedenen **Gesetzgebungsprojekten in den U.S.A.** <https://www.bitdefender.co.uk/blog/hot-forsecurity/us-senate-bill-to-stop-smart-cars-from-being-hacked/> <https://casetext.com/analysis/the-anti-car-hacking-legislation-an-overview> <https://www.congress.gov/bill/116th-congress/senate-bill/2182/text> <https://www.law.com/insurance-coverage-law-center/2015/07/27/reacting-to-fiat-chrysler-car-hacking-senators-introduce-spy-car-act-to-tackle-security-and-privacy-of-automobiles-computer-systems/?slreturn=20240102045137> sowie zur
- Entwicklung von **Standards** zur Gewährleistung der "Automotive Cyber Security" wie die ISO Norm 21 434 <https://www.thalesgroup.com/en/worldwide-digital-identity-and-security/iot/magazine/single-automotive-cyber-security-standard-last>

/5 Heute sollte das Augenmerk somit auf die Gewährleistung der Sicherheit der zunehmend digitalisierten Fahrzeugflotten ausgerichtet sein: Automobile mit elektronischen Komponenten insbesondere mit Verbindung zum Internet wie GPS Navigationssysteme, auf welche durch Funk-signale zugegriffen werden kann, sollten im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Bst. g) AFV "gehärtet" werden - analog zu der mir aus dem Militärdienst bekannten NEMP Sicherung elektronischer Systeme gegen elektromagnetische Impulse https://de.wikipedia.org/wiki/Elektromagnetischer_Impuls https://www.researchgate.net/publication/230802158_NEMP-Hartung_-_Zeitgemasse_Forderung_oder_Anachronismus <https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=sev-002%3A1985%3A76%3A%3A2953>

6. *Einhaltung nationaler und internationaler Rechtsgrundsätze*

/1 Der Einsatz von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen verschiedener Stufen ohne Ein- oder Mit-Wirkung des Lenkers <https://www.bast.de/DE/Presse/Mitteilungen/2021/06-2021.html> ist Zeit war bisher im öffentlichen Verkehr unseres Landes Verkehr nicht zugelassen, weil nach dem geltenden SVG ein "Lenker" als "Fahrzeugführer" vorgesehen ist. Damit bedarf es für die Zulassung von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem, welches den Fahrzeugführer ganz oder teilweise von seinen Pflichten als "Lenker" befreit, der Änderung des SVG vom 17. März 2023 <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2023/791/de>

/2 Es versteht sich, dass einzelstaatliche Regelungen über Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen aufgrund der Natur der Sache auf die in Ziff. 2.1 der Erläuterungen zur AFV umschriebenen **internationalen Normen und Regelungen** abgestimmt werden und damit kompatibel sein müssen.

/3 Demgemäss sollten die Bestimmungen der AFV

- mit dem Wiener Übereinkommen 0.741.10 über den Strassenverkehr vom 8.November 1968 in Einklang stehen,
- die in der Schweiz zugelassenen Fahrzeuge die Voraussetzungen der EU Verordnungen über Typengenehmigung und Betriebssicherheit sowie für den Einsatz von Fahrassistenzsystemen erfüllen,

- die Anforderungen der ISO Normen 26262 und 21448 über Automatisierungssysteme einhalten, sowie
- den von der UN erlassenen Reglementen Nr. 157 über den Verkehr auf Autobahnen sowie Nr. 155 und Nr. 156 betreffend Cybersicherheit und Software-Updating entsprechen.

/4 Für **einzelstaatliche Regelungen** im Sinne einer "Swissness" des Automatisierten Fahrens verbleibt damit im Rahmen der vorstehenden Normen und unter Beachtung der Auflagen aus den Konventionen über den internationalen Warenverkehr (WTO 0.632.20; GATT 0632.21) nur ein **beschränkter Spielraum.**

/5 Dennoch sollte nach hier vertretener Auffassung angestrebt werden, dass die AFV in jenen Bereichen, welche nicht durch internationale Verpflichtungen vorgeben sind, in unser Rechtssystem "eingebettet" wird.

/6 Insbesondere im Zusammenhang mit der Verwendung nach Art. 18- 20 ARV der bei Einsatz nach Art. 3 Abs. 1 ARV gesetzlich vorgeschriebenen Automatisierungssystemen erzeugten Daten über den technischen Zustand des Fahrzeuges und das Fahrverhalten des Halters, bzw. des Lenkers, sollte nach hier vertretener Meinung folgenden rechtlichen Anforderungen ergänzend Rechnung getragen werden:

- Unterlassung der gegen die Grundsätze von Treu und Glauben verstossenden geschäftlichen Nutzung der Daten nach Art. 2 UWG;
- Verbot des Missbrauchs eines aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Datenerhebung erzeugten und damit eine dominierende Stellung im Markt geschaffenen Wettbewerbsvorteils im Sinne von Art 7 KG;
- Schutz des geistigen Eigentums an den im Automatisierungssystem erzeugten Daten;
- Wahrung von Fabrikations- und Geschäftsgeheimnissen des Fahrzeughalters nach Art. 162 StGB; sowie
- Gewährleistung der Ansprüche aus Persönlichkeits- und Datenschutz nach Art. 28 ff ZGB und dem Datenschutzgesetz - DSG.

7. *Gesetzgebung auf Vorrat und deren Umsetzung*

/1 Heute gehören **Fahrassistenzsysteme** praktisch schon zum Standard der in der Schweiz neu auf dem Markt eingeführten Personenwagen und sie werden in naher Zukunft obligatorisch sein <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/verkehrssicherheit/fahrassistenzsysteme.html>

/2 Dagegen gibt es in unserem Land bisher für die **höheren Stufen des automatisierten Fahrens** und insbesondere die höchste Anforderung des autonomen Fahrens ohne bzw. ausgeschlossener Einwirkung des Lenkers auf öffentlichen Strassen bisher **keine praktischen Anwendungen.**

/3 Auch international ist diese höchste Stufe der Automation nur in Ansätzen realisiert, z.B. das "Robortaxi" von "Waymo"; die Firma "Cruise" hat 2023 das Angebot führerloser Taxis in San Francisco eingestellt <https://cars.usnews.com/cars-trucks/advice/cars-that-are-almost-self-driving>

<https://www.automotiveit.eu/technology/autonomes-fahren/diese-tech-player-ziehen-beim-robotaxi-das-tempo-an-265.html> <https://www.nzz.ch/technologie/nicht-gekommen-um-zu-bleiben-die-robotaxi-anbieter-in-san-francisco-kaempfen-um-das-vertrauen-der-oeffentlichkeit-ld.1764803?reduced=true>
https://en.wikipedia.org/wiki/Self-driving_car <https://www.reuters.com/technology/driverless-vehicles-limited-routes-bump-along-despite-us-robotaxi-scrutiny-2023-12-13/>

/4 Insofern ist die hier vorgeschlagene AFV als **Rechtsetzung auf Vorrat** zu erachten. Die flexible Rechtsform der Verordnung wird es jedoch erlauben, die Anforderungen an das automatisierte Fahren, im Einklang mit der internationalen Entwicklung künftigen neuen Erkenntnissen und Erscheinungsformen anzupassen.

/5 Dabei ist nach hier vertretener Auffassung Rechnung zu tragen an folgende nationale und internationale Entwicklungen mit möglicher Bedeutung für das automatisierte Fahren:

- Die am 13. Dezember 2024 in Kraft tretende EU Verordnung 2023/988 über die **”Allgemeine Produktesicherheit”** die auch Software und Dienstleistungen einschliesst <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32023R0988> ;
- Die voraussehbare Dynamik der Entwicklung der Bedrohung und der Gegenmassnahmen während der **”gesamten Betriebsdauer”** eines Automatisierungssystems (Art.4 und Art. 6 AFV) könnte zur Anpassung künftiger Fassungen der AFV an die Anforderungen an die **Produktesicherheit** nach dem 2. und 3. Abschnitt PrSG führen, namentlich in Bezug auf Massnahmen nach dem Inverkehrbringen (Art 6 AFV und Art.8 PrSG):
- Prüfung der Auswirkungen der EU Richtlinie NIS 2 zur **Cybersecurity** auf die AFV;
- Die AFV sollte auf die Konformität mit den Anforderungen aus dem **Informationssicherheitsgesetz** (ISG - SR 128) und dessen Änderung vom 29. September 2023 geprüft werden, welche voraussichtlich 2024 in Kraft treten und eine Pflicht zur Meldung von Cyberangriffen mit sich bringen wird.

/6 Es ist davon auszugehen, dass die Einführung fortgeschrittener Stufen des automatisierten Fahrens zusätzliche organisatorische und technische Massnahmen sowie Regelungen nötig machen wird. Zu diesem Zweck könnte neben einer Anpassung der AFV in Art. 45 AFV die Schaffung einer **Kompetenz der ASTRA** zum Erlass von Richtlinien, Weisungen, Checklists, Merkblättern und anderen Hilfsmitteln für die Umsetzung der AFV in der Praxis vorgesehen werden.

II Hinweise auf einzelne Regelung im Entwurf der AFV

Art. 3 Abs. 1 Bst. d) Was ist unter einer **”unmissverständlichen Rückmeldung”** zu verstehen: Eine Anzeige oder Meldung in optischer, oder akustischer Form? In welcher Sprachen(-Einstellung); durch länderspezifische oder international standardisiert Symbole und Piktogramme?

Art. 3 Abs. 1 Bst.e) Was bedeutet **”Einfachheit der Bedienung”**: Für jedermann oder eine nach Art. 9 AFV in die Bedienung des Automatisierungssystems eingewiesene Person?

Art.3 Abs.2 Bst. b) und Abs. 3 Einhaltung der **”Verkehrsregeln”**: Dazu dürfte auch die Beachtung und Interpretation von Signalen und Markierungen im öffentlichen verkehr gemäss Art. 27 SVG und der Signalisationsverordnung - SSV gehen. Es ist allerdings damit zu rechnen, dass in der Schweiz in Verkehr gebrachte Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem von Fall zu Fall auch ausserhalb der Grenzen unseres Landes verkehren, so dass auch die Beachtung der für die Sicherheit im öffentlichen -strassenverkehr wichtigen ausländischen Signale nach Anhang 3 des Wiener Abkommen über Strassenverkehrszeichen SR 0.741.20 gewährleistet sein müsste.

Art.3 Abs.2 Bst. d) Neben dem Erkennen möglicher Störungen sollte wohl auch deren Anzeige und Rückmeldung im Sinne von Art.3 Abs.1 Bst. d) vorgesehen werden.

Art.3 Abs.2 Bst. f) Die **”Verfahren zur Risikominimierung”** werden wohl erst in Zukunft und in den technischen Unterlagen der Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem vorhanden sein; evtl. könnte die ASTRA in Zukunft in einem Merkblatt oder einer Checklist angeben, welche Verfahren zur Risikominimierung in der Praxis als geeignet zu betrachten sind

Art. 4 Abs. 4: Ein Automatisierungssystem sollte nach hier vertretener Auffassung nicht abschliessend sondern nur als Beispiele aufgeführten Gegebenheiten nicht nur erkennen sondern das Fahrverhalten darauf einstellen können, z.B. Anpassung der Beleuchtung an die Lichtintensität nach Art. 4 Abs. 4 Bst. c)

Art. 4 Abs. 4 Bst. b): Hängt die Tageszeit nicht auch von der im Einsatzraum des Fahrzeuges gelten Zeitumstellung von Sommer- und Winterzeit ab?

Art. 4 Abs. 4 Bst. e): Sollte neben dem Erkennen des **”geographischen Gebiet”** nicht auch der Ort erkannt und angegeben werden, wo sich das Fahrzeug zu einem gegebenen Zeitpunkt befindet (Vgl. Art. 7 Abs.4 Bst. d).

Art. 7 und Art.18 – 19 Der Umgang mit den im **”Fahrmodusspeicher”** erfassten und gespeicherten Daten erscheint aus folgenden Gründen als juristisch besonders anspruchsvoll:

/1 Der Fahrmodusspeicher muss von Gesetzes wegen (Art. 7 Abs.1 AFV) in ein Fahrzeug mit einem Automationssystem vorhanden sein, welches im Sinne von Art. 58 ff SVG einer natürlichen Person als **”Halter”** zugeordnet wird.

/2 Der Eidg. Datenschutzbeauftragte EDÖB hat eine ausführliche Beurteilung zu den von Motorfahrzeug-Versicherern angebotenen Rabattsystemen **”Pay as you drive”** mit Berechnung der Versicherungsprämie aufgrund einer Auswertung der Aufzeichnungen des Fahrverhaltens von Versicherungsnehmern durch eine im Fahrzeug installierte **”Black Box”** durchgeführt (EDÖB 16.Tätigkeitsbericht 2008/2009 Ziff. 4.1.4 S. 137) Vgl. dazu auch die bfu-Sicherheitsanalyse mit den verschiedenen https://www.researchgate.net/profile/Andrea_Uhr/publication/336775820_Sicherheitsanalyse_Pay_how_you_drive_Praventive_Effekte

/3 In diesem Zusammenhang kann auch auf die Leitlinien 01/2020 des Europäischen Datenschutzausschusses zur Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit vernetzten Fahrzeugen und mobilitätsbezogenen Anwendungen verwiesen werden https://edpb.europa.eu/system/files/2021-08/edpb_guidelines_202001_connected_vehicles_v2.0_adopted_de.pdf

/4 Damit gelten die im Fahrmodusspeicher gestützt auf Art. 7 Abs. 3 AFV aufgezeichneten maschinell lesbaren Informationen nach hier vertretener Auffassung als **Personendaten** im Sinne von Art. 5 Bst. a) DSG, was übrigens auch daraus abzuleiten ist, dass gemäss Art. 7 Abs. 3 AFV diese Daten nicht zu einem *Profiling* im Sinne von Art. 5 Bst f) DSG benutzt werden dürfen.

/5 Es ist somit davon auszugehen, dass der gemäss Art. 7 AFV von einem in der Regel ausländischen Hersteller in einem in der Schweiz zugelassenen Fahrzeugs installierten im Fahrmodusspeicher und die von diesem Gerät erhobenen, gesammelten, gespeicherten und gemäss Art. 18-19 abrufbaren maschinell lesbaren Daten über das Fahrverhalten des betreffenden Fahrzeuges das Datenschutzgesetz der Schweiz zur Anwendung kommt.

/6 Für die sich aus der Anwendung des Datenschutzrechts ergebenden Probleme kann auf die Anstände mit den von **Basler Polizei** beschafften **Tesla Fahrzeuge** hingewiesen werden <https://www.dsb.bs.ch/medienmitteilungen-und-stellungnahmen/medienmitteilung-zur-tesla-vorabkontrolle.html> <https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/datenschutz-problem-mit-basler-polizei-tesla>

/7 Aufgrund der vorstehenden Überlegungen unterliegen die Daten im Fahrmodusspeicher den Bearbeitungsgrundsätzen von Art. 6 DSG:

- Die Rechtmässigkeit und Verhältnismässigkeit nach Art.6 Abs. 1 DSG der Datenbearbeitung dürfte gegeben sein, und eine Einwilligung des Fahrzeughalters im Sinne von Art. 6 Abs. 7 DSG entfällt, soweit und solange die Daten nach den in der AFV umschriebenen Art und Weise erhoben, gespeichert und verwendet werden. Demgemäss ist auch der Rechtfertigungsgrund nach Art. 31 Abs. 1 DSG gegeben.
- Die Einhaltung des Grundsatzes von Treu und Glauben sowie der Zweckkonformität ist gegeben, wenn der Halter vom Hersteller im Sinne von Art. 9 AFV über das Vorhandensein des Automatisierungssystems und dessen Funktionen unterrichtet wurde. Evtl. könnte die ASTRA ein Merkblatt, eine Weisung oder eine Checklist zu dieser Informationspflicht herausgeben.
- Nicht ganz klar erscheint die Regelung der Pflicht zur Aufbewahrung der vom Fahrmodusspeicher erfassten Daten *„während der ganzen Betriebsdauer“*: Ist damit die -relativ kurze - Dauer gemeint, während welcher das Automatisierungssystem nach Art. 7 Abs. 2 AFV aktiviert ist, oder sind die gespeicherten Daten während unbestimmter Dauer bis zum Zeitpunkt des Verschrottens des Fahrzeuges aufzubewahren? Davon ist gemäss Art. 20 AFV auszugehen. Diesbezüglich müsste jedoch geprüft werden, ob die internationalen Regelungen gestützt auf Art. 7 Abs. 8 AFV die Vernichtung oder Anonymisierung der Daten im Sinne von Art 6 Abs 4 DSG auch vor der Verschrottung des Fahrzeugs zulassen. Zu diesem Punkt könnte die ASTRA eine Interpretationshilfe oder Wegleitung herausgeben

- Bei Einhaltung der detaillierten Regelungen der AFV über die Sicherung der vom Fahrmoduspeicher erfassten Daten kann von der Einhaltung der Bestimmungen über Datensicherheit im Sinne von Art. 8 DSGVO / Art. 1 ff DSV und der Erfüllung der Anforderungen an die technischen und organisatorischen Massnahmen nach Art. 7 DSGVO ausgegangen werden.
- Nach hier vertretener Auffassung kann der Hersteller, welcher den Fahrmoduspeicher im Fahrzeug des Halters installiert hat und damit Daten erfasst und speichert, als vom Gesetz bestimmter "Auftragsbearbeiter" im Sinne von Art. 9 Abs. 1 DSGVO betrachtet werden. Daraus ergibt sich auch die Beantwortung der Frage, w e m die im Fahrmoduspeicher nach Datenschutzrecht gespeicherten Daten nach den Grundsätzen des Datenschutzes eigentlich "gehören" <https://www.thebroker.ch/fahrzeugdaten-gehoren-lenker-oder-versicherer/> Nach hier vertretener Auffassung dem Fahrzeughalter; dieser darf aber über die Daten gemäss den Regeln der AFV über die Daten nicht verfügen, d .h. sie weitergeben, ändern, vernichten.
- Bei der allfälligen Bekanntgabe der im Fahrmoduspeicher gespeicherten Daten ins Ausland (an den Hersteller des Fahrzeuges) müssen zusätzlich zu den Bedingungen von Art. 19 Abs. 1 Bst. c) AFV auch die Voraussetzungen von Art. 16 und 17 DSGVO beachtet werden
- In vergleichbarer Art und Weise kann auf die Erfüllung der Meldepflicht nach Art. 14 Abs. 1 AFV und Art. 24 DSGVO verwiesen werden: Weil die Empfänger der Meldung verschieden sind (ASTRA bzw. EDÖB) sind nach hier vertretener Auffassung beide Meldungen unabhängig voneinander zu erstatten.

Art. 9 Gebrauchs-und Bedienungsanleitung: Wir haben uns die Frage gestellt, ob in der AFV nicht eine - eventuell von uns übersehene - Bestimmung enthalten sein sollte, wonach der Hersteller oder Importeur, wenn er dem Erwerber und Halter das mit einem Automatisierungssystem ausgerüstetes Fahrzeug überlässt, diesen analog zu Art 9 AFV angemessen in die Bedienung des Fahrzeuges einweisen sollte.

Ausländische Erfahrungen, insbesondere aus den in den U.S.-A geführten Haftpflichtprozessen gegen die Anbieter von Fahrzeugen mit einem Autopiloten, haben gezeigt, dass in vielen Fällen der Halter bzw. Lenker des Fahrzeuges eine Sorgfaltsverletzung begangen hat. Man könnte sich in diesem Zusammenhang auch die Frage stellen, ob es sich nicht rechtfertigen würde, dass mit den Erwerber eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem eine nachzuweisen praktische Einführung durchgeführt würde, die z.B. durch einen Eintrag im Führerausweis des Halters dokumentiert werden könnte.

Dies ist eine Auswahl von Überlegungen, die der Unterezeichnende bei der Durchsicht der inhaltlich von der ASTRA aufwändig vorbereiteten und dokumentierte AFV angestellt hat.



Beat Lehman

Hansueli Stettler
Lindenstrasse 132
9016 St.Gallen
071 244 53 33

Bundesamt für Strassen, ASTRA

Vernehmlassung zum Entwurf der Verordnung über das automatisierte Fahren

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich beteilige mich heute an Ihrer Vernehmlassung mit den folgenden Ausführungen:

1. Vorbemerkung:

Erstaunlicherweise sind Fragestellungen zur Schlüsseltechnologie zur Steuerung der vorgesehenen Fahrzeuge, der Mobilfunktechnik, überhaupt nicht vorgesehen.

Die Mobilfunktechnik ist aber unabdingbar zur Koordination der vorgesehenen Fahrzeuge. Sie funktioniert vor allem bei schönem Wetter einwandfrei, bei widrigen Wetterbedingungen wird die Datenübertragung manchmal spontan eingeschränkt, was zu Systemausfällen führen kann.

In der gesamten Vorlage findet sich kein einziger Hinweis darauf, was ein schwerer Mangel ist. Die übergeordnete Technologie zur Steuerung auf Strassen ist nämlich nicht identisch mit den vielgelobten Assistenzsystemen – wie beispielsweise Bremsautomaten, deren Einsatz die anschliessenden Auffahrunfälle älterer Fahrzeuge klar steigerte oder von zur Parkierungshilfen.

Ausgeblendet wird vollständig, dass die Schlüssel-Technologie ist die **Datenübertragung** in nie dagewesenem Ausmass durch eine nie dagewesene Zahl von Sendern und Empfängern.

Die Fachleute, die sich eingehend mit der Kommunikation technologischer Systeme auseinandersetzen, müssen sich dieses Sachverhalts jedenfalls bewusst sein. Dass er bei dieser Vorlage nicht thematisiert respektive ausgeblendet wird, hat System.

Folgerichtig ist auch keine fachkundige Organisation aus dem Umfeld dieser für das Projekt kritischen Infrastruktur zur Vernehmlassung eingeladen worden, was eine gravierende Unterlassung ist.

Es lässt sich darum nicht von der Hand weisen, dass im Zusammenhang mit dem Projekt des Automatisierten Fahrens eine Stellungnahme aus Kreisen, die mit sehr guten Gründen der kontinuierlich ansteigenden Strahlenbelastung kritisch gegenüberstehen, nicht erwünscht ist.

Angeschrieben wurden primär kantonale Stellen und politische Vereinigungen, aber auch Interessengruppen wie Postauto Schweiz – ausgelassen wurde beispielsweise die BfU. Die BfU hat sich 2023 vorgenommen, die wieder ansteigenden Unfallzahlen in der Schweiz zu interpretieren, ist uns dies aber bislang in der Tiefe schuldig geblieben.

Der Schluss scheint nicht abwegig, dass sich das ASTRA zum Thema vor allem mit den altbekannten wirtschaftlichen Interessengruppen zusammenschliesst - finanzkräftige Gruppierungen, die je ihre eigennützigen Interessen verfolgen. Viele andere angesprochene - wie Bauernverband, Pro Juventute - scheinen eher erratisch auf diese Liste gekommen zu sein

Ein weiteres, selbstreferenzielles und hochfinanziertes System entsteht hier – unter unseren Augen.

Ich beschränke mich im Folgenden auf die wichtigsten Argumente gegen eine Weiterverfolgung dieses Vorhabens.

Da sie grundsätzlicher Art sind, ist es auch nicht möglich, die zur Verfügung gestellten Masken sinnvoll anzuwenden.

2. Reduktion der Unfallzahlen – ein Luftschloss

Die BFU sagt in ihren Unterlagen im Gegenteil etwa 1/3 mehr Unfälle ("in der Einführungsphase") durch automatisiertes Fahren voraus. Im Dokument von Markus Deublein wird angeführt, dass die Unfälle tendenziell zunehmen werden (S.27- S.29), geschuldet der fehlerhaften Interaktion von normalen, intelligenten Menschen mit dem - fälschlicherweise so genannten - intelligenten Fahrzeug.

<https://www.srf.ch/news/panorama/faktor-mensch-als-problem-haende-weg-von-selbst-fahrenden-autos>

Fälle von Fehlsteuerung autonomer Fahrzeugen sind notorisch, der Druck zur übereilten Einführung dieser Funktionen ist immens. Es ist bekannt geworden, dass nur schon die Variation von wenigen Elementen auf Pixel-Niveau im umgebenden Strassenraum die Kameras und Sensoren autonomer Fahrzeuge zu Fehlfunktionen veranlassen können.

Es dürfte sich darum sehr bald in der Gesellschaft eine neue «challenge» entwickeln, wie solche Fahrzeuge irritiert, blockiert und zu unerwünschtem Verhalten gebracht werden können – ein gefährliches Spiel.

Getrieben wird die Technik von verantwortungsscheuen Technikfirmen wie Tesla, die notorisch halbgare Produkte auf den Markt werfen und dann mit Rückrufen und oft sogenannten updates periodisch anpassen müssen.

<https://www.srf.ch/news/panorama/schreckmoment-im-auto-tesla-autopiloten-bremsen-bei-voller-fahrt-ploetzlich-ab>

Es sind oft Firmen, die billigend in Kauf nehmen, dass sich Käufer ihrer Fahrzeuge über die Abmachungen hinwegsetzen, indem sie beispielsweise Orangen ins Steuerrad klemmen und die Hände wegnehmen..., und so die Autonomie-Funktionen in Bereichen testen, wo sie nicht zugelassen wären. Solche Lenkenden dienen der Steigerung des Interesses im affinen breiten Publikum und sind für die Bekanntheit einer Marke Gold wert.

Wie lange eine solche «Einführungs»-Phase gemäss BfU letztlich dauern wird, definiert niemand. Es könnten Jahre sein. Mit weiter ansteigenden Unfallzahlen, die entsprechend den heute ungenügenden, einseitigen Analyse kategorien oft den falschen Ursprüngen zugeordnet werden dürften. Und somit den Ruf nach noch weitergehender Ablösung menschlicher Fahrzeugführung verstärken.

Hinzu kommt die unter 7) angesprochene Zusatzursache von Unfällen: die **Strahlung als medizinisches und neurologisches Problem** von Verkehrsteilnehmern.

3. Verflüssigung des Verkehrs – ein Luftschloss

Die bis heute vorliegenden Erkenntnisse zeigen eher, dass durch die Teilnahme von automatisierten Fahrzeugen der Verkehr verlangsamt wird. Manchmal sogar zum Stillstand bringt, wie 2023 in Austin, Texas.

<https://www.tz.de/welt/strasse-blockade-technik-usa-texas-selbstfahrende-autos-autonom-stau-verkehr-zr-92536610.html>

Das zeigt, dass eine Einführung solcher Technologien im öffentlichen Raum noch in sehr weiter Ferne steht. Die unter 2) gemachten Ausführungen weisen darauf hin, dass eine Einführung dieser Technologien ausserhalb von abgegrenzten, privaten Arealen auch unter solchen Aspekten undenkbar ist.

4. Verantwortung und Haftung

Ein Drittel mehr Unfälle im Zeitraum ab der Zulassung der Technologie bedeutet einen Drittel mehr Schwerverletzte, Tote Verkehrsteilnehmer. Diese werden einer unbestätigten künftigen Verbesserung gegenübergestellt und von den Beteiligten in Kauf genommen.

Wer trägt diese Verantwortung, wer trägt die Schuld daran?

Namhafte Forscher wie Mark Vollrath von der TU Braunschweig sagten vor Jahren (Tagung des ASTRA im Kursaal Bern, Dezember 2019) ein Ansteigen der Unfälle durch die verzögerte Handlungsbereitschaft abgelenkter (vergleichbar mit schlafenden) Fahrer voraus.

Interessierte Autohersteller – allen voran Tesla – sind bekannt für konstante Regelverstösse und Umgehung von Sicherheitsbestimmungen der Behörden. Ihr Verhalten ist das eines Waffenverkäufers, der im disclaimer die Kunden ermahnt, den Bolzen zur Beschränkung der Schnellfeuerfunktion an ihrem automatisierten Gewehr bitte nicht zu entfernen.

Die Rechtsfragen sind in keiner Hinsicht geklärt, es ist nicht erkennbar, ob eine solche Klärung vor dem grossen Experiment erreicht werden muss. Priorität hätte diese Fragestellung. Die Experimente der Post mit «autonom» fahrenden Kleinbussen endeten mit Problemen im Alltagsverkehr, bis hin zu Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmern (Schaffhausen), obschon eine eingriffsbereite Person anwesend war.

Die vorgesehene, aber wie bekannt schon bisher laufende, hochexperimentelle Anwendung von Automatisierung im Verkehrsgeschehen geht zu Lasten der mehrheitlich unbeteiligten Bevölkerung.

Dazu kommt, dass die überwiegende Mehrheit der AutomobilistInnen diese Spielerei gar nicht beansprucht und nie beanspruchen wird.

5. Belastung durch die Kerntechnologie Mobilfunk nimmt zu

Die Belastung der Biosphäre durch die zur Steuerung notwendige Funkstrahlung nimmt immer grössere Ausmasse an, das Netz muss intensiv verdichtet werden.

Die Distanzen zwischen Senderstandorten haben sich durch diese Verdichtung bereits massiv reduziert. Das bedeutet, dass die Belastung durch gepulste Strahlung laufend zunimmt. Die gegenteiligen Behauptungen stammen von der Funkindustrie und den von ihr abhängigen Kreisen - und sie sind widerlegt.

Funkstrahlung kann zu Hirnstromveränderungen führen, was im Verkehr vollständig irrationales Verhalten, genannt "**Pedal verwechseln**", nach sich ziehen kann. Dieser Fälle dokumentiere ich auf der Webseite «Elektrosmog im Verkehr», der **Zusammenhang ist hochsignifikant**.

Nicht nur Sendemasten senden Funkstrahlung aus - es strahlen auch allerlei andere Geräte. Dieser Todesfall - bei offenem Fenster - neben einem Pegelstandssender der ARA:

https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/3337_Rorschacherberg_28.05.2019.pdf

oder beschönigend Kleinzellen genannte Sender wie beim Herzinfarkt im Tram 2 beim Lochergut:

https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/6010_Z%C3%BCrich_21.06.2021.pdf

Die stärksten Argumente dagegen wären die Unfälle, die in vordergründig in sogenannten funkfremen Zonen stattfinden. Unfälle passieren überall, wird behauptet.

Bei genauer Analyse ist das Gegenteil der Fall; dieser Mann ist in einer von Deutschland her bestrahlten Waldlichtung vom Weg abgekommen:

https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/6579_Hallau_23.11.2021.pdf

Und das stärkste Argument für Hirnstromprobleme ist die Waitzstrasse in Hamburg... dort sind seit diesem Bericht wieder 3 neue Unfälle dazugekommen:

https://www.hansuelistettler.ch/images/Hamburg_Waitzstrasse_Unfallserie_Rentner.pdf

Die OB von Hamburg hat 2023 erneut bauliche Massnahmen angekündigt...

Letztes Jahr haben sich erneut mehr **schwere Unfälle** ereignet, die positive Entwicklung der letzten Jahre hat gedreht. Insbesondere RadfahrerInnen und FussgängerInnen sind vermehrt Opfer des verbreiteten, pauschal «Unaufmerksamkeit» genannten Phänomens.

Diese «Unaufmerksamkeit» ist nicht allein durch den Handygebrauch im Fahrzeug zu erklären. Für diese vielgeäusserte Vermutung fehlen die entsprechenden Daten und transparenten Untersuchungen vollständig.

Meine Untersuchung zeigt hingegen, dass an Orten mit hoher Funkbelastung verstärkte «Aussetzer» der Lenkenden vorkommen, genannt Sekundenschlaf oder black-out.

Somit ist belegt, dass durch die durch automatisierte Fahrzeugsteuerung nochmals gesteigerte Ablenkung und die technisch notwendige zusätzlich gesteigerte Funk-Belastung in der Umgebung sich noch **viel mehr Unfälle** ereignen werden.

Vor allem die medizinischen Unfälle, die zu über 95% auf gesteigerte Funkstrahlung im unmittelbaren Unfallraum zurückzuführen sind, sprechen eine klare Sprache.

<https://www.hansuelistettler.ch/elektrosmog/elektrosmog-im-verkehr/unfallanalysen/medizinische-probleme>

6. Unfallzahlen steigen – aufgrund der Funkbelastung

In den letzten 2 Jahren hat sich das Blatt gewendet, die Unfallzahlen steigen wieder an. (Im Anhang meine entsprechenden Informationen an die BfU vom Juni 2023).

Wir sind längst schon in der Phase der erratischen Kontrollverlust-Unfälle angekommen, die überwiegend auf Strahlungseinflüsse zurückzuführen sind. Diese Strahlung kann wie erwähnt auch von sogenannten Kleinstzellen stammen und mitten in belebten Räumen zu Unfällen führen:

https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/7536_St.Gallen_21.07.2022.pdf

Es gibt nun in der realen Verkehrswelt den aus erhöhter Strahlung abzuleitenden «bystander»-Effekt, was dazu führt, das vermehrt Menschen mit Absenzen, mit Seh- und Wahrnehmungsstörungen konfrontiert werden. Dies betrifft sowohl Fahrzeuglenkende wie Fussgänger, hier die analysierte Liste der Polizeimeldungen dazu:

<https://www.hansuelistettler.ch/elektrosmog/elektrosmog-im-verkehr/unfallanalysen/auto-mit-fussgaenger>

Das Resultat ist, dass vermehrt Fussgänger bei Querungen von Tramlinien Probleme bekommen – dies umso mehr, als 5G adaptiv aktiviert auf Kollektivverkehrsmittel reagiert – Unfälle mit Trams werden so wahrscheinlicher:

<https://www.hansuelistettler.ch/elektrosmog/elektrosmog-im-verkehr/unfallanalysen/fussgaenger-und-radfahrer-tram>

Im Folgenden die zum Verständnis notwendige Erklärung - vom ANFR, dem französischen Strahlen-Forschungsinstitut:

<https://www.anfr.fr/fileadmin/mediatheque/documents/expacement/20211214-exposition-5G.pdf>

Die medizinischen Probleme lassen sich primär so erklären, dass mit 5G-Technologie, langsam eingeführt ab 2020/21 deutlich höhere (physiologisch / neurologisch wirksamere) Leistungsspitzen auftreten.

Es ist viel wahrscheinlicher, dass in solchen Umgebungen mit Leistungsspitzen, die **beim Datenbezug um einen Faktor um 20** grösser sind, eben auch die Herzinfarkte wahrscheinlicher werden - und die allgemeinen Wahrnehmungsstörungen, Koordinationsstörungen, wie ich sie dokumentiere.

Die AFNR zeigt hier in der Tabelle 19 den Anstieg der Feldbelastung **mit Download** und **ohne Download** bei 5G:

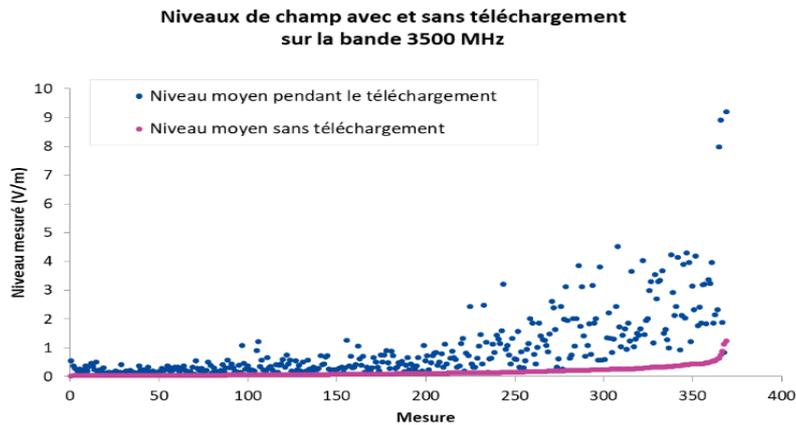


Figure 19. Niveau de champ moyen pendant le téléchargement d'un fichier de 1 Go comparé avec le niveau moyen sans téléchargement

Und hier die gleiche mit 6-min Mittelung: die extremen Spitzen werden **weggeglättet**...dafür steigt die **Belastung insgesamt** an:

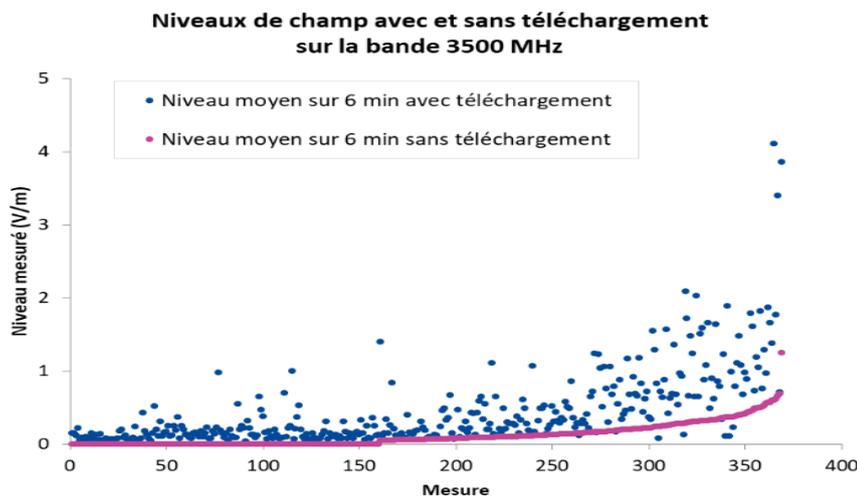


Figure 20. Niveau de champ moyen sur 6 minutes pendant le téléchargement d'un fichier de 1 Go comparé avec le niveau moyen sur 6 minutes sans téléchargement

Der durch das Automatisierte Fahren versprochene unfallsenkende Effekt wird somit aufgrund der dazu zwingend ansteigenden Funkbelastung das klare Gegenteil sein.

7. Der «medizinische» Unfall

Medizinische Unfälle öffentlicher Verkehrsmittel sind immer im Zusammenhang mit Strahlung erklärbar; so auch der Tram-Unfall in Bern vom 1.2.24:

https://www.hansuelistettler.ch/images/9013_Bern_01.02.2024.pdf

Bisher waren diese medizinischen Unfälle auf Busse beschränkt, wie bei diesen hier:

https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/8839_Degersheim_24.11.2023.pdf

https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/8378_St.Gallen_08.06.2023.pdf

https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/6750_Biel_06.01.2022.pdf
https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/6874_Moosleerau_16.02.2022.pdf
https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/6174_Erisgen_09.02.2021.pdf
https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/5036_Oberriet_29.07.2020.pdf
https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/3765_Flumserberg_25.07.2019.pdf
https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/3062_Bern_11.01.2019.pdf
https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/4442_Diepoldsau_11.12.2019.pdf
https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/940_Z%C3%BCrich_15.01.2018.pdf
https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/2694_St.Gallen.pdf

Diese Liste ist längst nicht abschliessend!

Dieser Sekundenschlaf-Unfall der Pilgerfahrt von Sigrino muss erwähnt werden:

https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/2778_Sigrino_14.10.2018.pdf
ein provisorischer Baustellensender der Ceneri-Bahntunnelstrecke war ursächlich.

Keiner der berichteten medizinischen Unfälle im ÖV ist in funkarmen Passagen entstanden.

Die «medizinischen» Unfälle - polizeilich festgestellt – der letzten Jahre sind hier dargestellt:

<https://www.hansuelistettler.ch/elektrosmog/elektrosmog-im-verkehr/unfallanalysen/medizinische-probleme>

Unabhängige Forschung dazu ist nicht vorhanden, die BfU hat es abgelehnt, sich damit auseinanderzusetzen.

8. Weitere technische Hintergründe zu gepulster Strahlung

Die konventionellen Sender (GSM, UMTS, LTE) hatten eine Abstrahlcharakteristik mit den intensivsten Belastungen über 400m – es waren Keulen mit einer eingestellten Richtung. 5G-Sender werden in Kombination mit den beschriebenen 4G-Sendern aufgeschaltet, es kommt 5G-spezifisch zu einer zusätzlichen Fokussierung, die zudem noch viel tiefer, also näher an den Mastfuss reichen kann.

Die neue Technologie sendet **stärker und fokussierter** vor allem auch an reflexive Oberflächen und kann so die Übertragungsleistung massiv steigern. Dadurch wird die abgedeckte Fläche deutlich erweitert, aber somit auch Störzone, in der Menschen betroffen sind.

Eine Belastung kann gegeben sein, wenn der Sender sichtbar ist, aber neu mit dem akzentuierten 5G auch mit Reflexion am beweglichen Verkehr. Dies wurde mehrfach bestätigt, hier bei Fideris / RhB:

https://www.youtube.com/watch?v=pTKa_cEGvJA

Dass Auftreten von intensiv strahlungsbetroffenen Räumen kann nicht einfach mit der BAKOM-Karte bestätigt werden, da dort keine Richtungen eingetragen sind und makaber viele fehlerhafte Einträge vorhanden sind, die eine automatisierte Auswertung nicht erlauben. Durch die fallgenaue Analyse kann dies aber festgestellt werden, wie hier beim Sturz in einer Kurve:

https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/257_Turbenthal_Bichelsee_19.03.16.pdf

Die jüngsten Zubauten von adaptiven Sendern zur Versorgung von hochfrequentierten Trassen wie sie die Autobahnen und Eisenbahnstrecken darstellen führt zu einem gesteigerten Unfallpotential in den abgedeckten Bereichen. Die Streubreite ist dabei mit 6° beidseits der Ziele relativ gross. Viele Kontrollverlust-Unfälle fallen mittlerweile in Zeiträume unmittelbarer Zugbewegungen in der Nähe:

https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/8935_Bremgarten_02.01.2024.pdf

Ausblick: ich prognostiziere somit einen **rasanten Anstieg von Unfällen in bahnnahen Arealen**, weil dort die grösste Aufrüstung stattfindet. Damit ist auch ein städtischer Raum gemeint, wo viele öffentliche Verkehrsmittel verkehren.

Den erwähnten jüngsten Fall in Bern, mit einem schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel, dessen Lenker mutmasslich einen epileptischen Anfall erlitt, hatte ich in den 11 Jahren, wo ich das Problem untersuche, so noch nie.

Diese Unfallgeschehnisse entstehen **immer** an hot-spots. Die dank 5G-Technologie nun intensiver werden.

Ein analoger Fall im Nachbarland Italien, in Mestre/Venedig 2023 (aber auch wir kennen solche Streckenverläufe mit tiefstehenden Sendern!) mit einer frontal wirkenden Strahlungsquelle und eine zusätzliche Reflexion am parallel fahrenden Bus zum Versagen des Fahrers:

https://www.hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/Mestre_03.10.2023.pdf

9. Mehrverkehr ist zu erwarten

Verschiedene Szenarien weisen im angestrebten Endzustand auch auf eine Verkehrszunahme hin, weil vermehrt Leerfahrten von privaten Fahrzeugen möglich werden. Dass ganze bisherige Nutzergruppen sich mit car-sharing Modellen identifizieren werden, ist unbelegt. Die Autoindustrie arbeitet klar daran, das individuelle Autofahren weiter zu stärken und die Nutzung zu steigern.

Die Entwicklung des Autobaus mit den neuen, grossen Wohlfühl-Zonen geht hin zu immer mehr Bequemlichkeit - und Ablenkungsmöglichkeit. Es ist etwas naiv anzunehmen, dass ein Besitzer eines teuren Luxuswagens mit den notwendigen Autonomie-Features dieses Fahrzeug anderen zur Verfügung stellen wird. Eher wird er das Fahrzeug leer wieder in die eigene Garage schicken...

Bereits früher hat man analysiert, dass es dadurch eher mehr Verkehr geben wird:

<https://www.srf.ch/news/schweiz/wegweisende-studie-der-eth-selbstfahrende-privatautos-fuehren-zu-mehr-verkehr>

<https://www.srf.ch/news/schweiz/autonomes-fahren-duerfen-wir-automatisierten-autos-bald-das-steuer-ueberlassen>

10. Keine Stellungnahme der Schweizerischen Ethikkommission

Die deutsche Ethikkommission hat demgegenüber 2017 folgenden Schluss gezogen:

«Der Schutz von Menschen hat Vorrang vor allen anderen Nützlichkeitsabwägungen. Ziel ist die Verringerung von Schäden bis hin zur vollständigen Vermeidung. Die Zulassung von automatisierten Systemen ist nur vertretbar, wenn sie im Vergleich zu menschlichen

Fahrleistungen zumindest eine Verminderung von Schäden im Sinne einer positiven Risikobilanz verspricht.»

Sie beachtet auch die Gefahren der systematischen Überwachung und des Datenschutzes.

Sie fordert, dass eine abrupte «Übergabe der Kontrolle an den Fahrer („Notstand“)
praktisch ausgeschlossen ist», weil die Technologie das Kommunikationsverhalten der Menschen überfordert.

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/bericht-der-ethik-kommission.pdf?__blob=publicationFile

Es ist beschämend und nicht hinzunehmen, dass gesellschaftlich imminent wichtige Fragen diskutiert werden, ohne dass dieses Gremium Stellung bezieht.

Von der Stiftung für Technologiefolgen-Abschätzung, der ta-swiss weiss man von einer eher kritischen Stellungnahme, vor allem was den angesprochenen Mischverkehr und die Verkehrszunahme betrifft. Diese liegt allerdings bereits 4 Jahre zurück.

Es fällt auf, dass die ta-swiss ist zu dieser Vernehmlassung nicht angesprochen worden ist.

11. Fazit

Angeichts der Entwicklung von Unfällen, die wie nachgewiesen primär auf die **Einwirkung des zur Systemsteuerung notwendigen Informationsträgers Mobilfunkstrahlung auf Menschen** entstehen, ist es heute völlig verfehlt, das automatisierte Fahren als Heilsbringer irgendwelcher Probleme darzustellen.

Die Kreise, die davon zu profitieren gedenken (Autoindustrie, Mobilfunkbetreiber) drücken sich im Vorfeld dieser Diskussionen um eine klare Stellungnahme zu den hier aufgeworfenen Fragen.

Die angestrebten Regulierungen mit dem Ziel, automatisierte Steuerung von Fahrzeugen im öffentlichen Raum zu ermöglichen, ist heute vollständig verfrüht.

Eine umfangreiche Klärung der Voraussetzungen und Folgen der Datenübertragung muss vorher erfolgen - von industrie-unabhängiger wissenschaftlicher Forschung.

Die Schweiz hat hier noch keine entsprechende Kompetenz; sie muss dringend aufgebaut werden.

Es besteht heute - und in absehbarer Zukunft - keine Notwendigkeit, Fahrzeuge im öffentlichen Raum automatisch fernzusteuern, die bisherigen Mittel des Ingenieurwesens zur Entschärfung von bekannten Unfallstellen reichen noch lange.

Wenn sie ergänzt würden durch den Einbezug von wissenschaftlicher Kompetenz aus Medizin und Funktechnik, können wir wieder auf die frühere positive Reduktion der Unfallzahlen zurückkommen.

Im Anhang:

Brief an die BfU vom 28.6.23

St.Gallen, den 2. Februar.2024 Hansueli Stettler