

Zulassung - eine Frage des Verhaltensrechts?

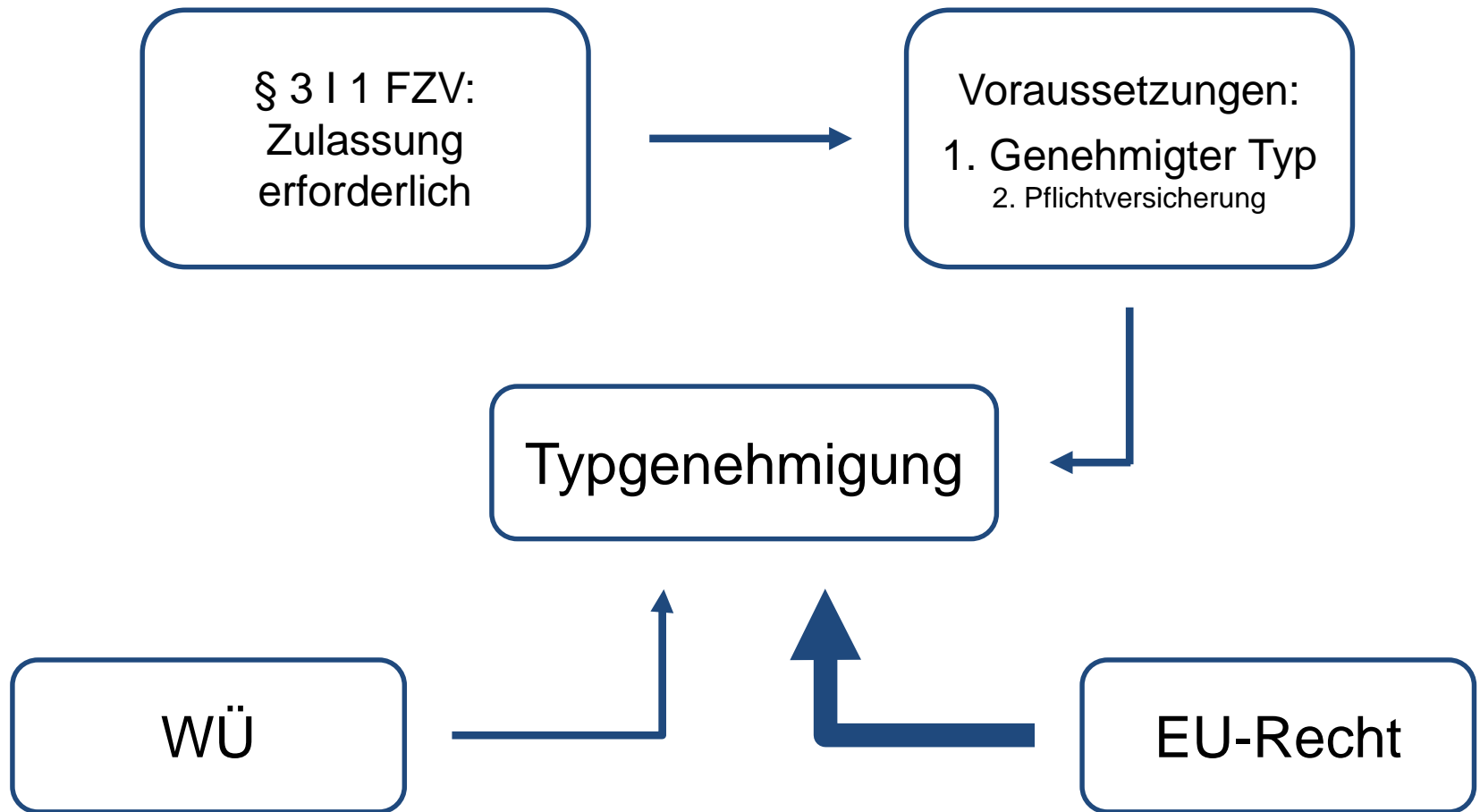
**2. Würzburger Tagung
zum Technikrecht**

Lennart S. Lutz

Dipl.-Ing. Dipl.-Jur.

Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Forschungsstelle RobotRecht
Domerschulstraße 16, 97070 Würzburg
E-Mail: lennart.lutz@jura.uni-wuerzburg.de

Zulassungsrecht



Wiener Übereinkommen

- Als völkerrechtlicher Vertrag am 8.11.1968 geschlossen
- Ziel: Internationalen Straßenverkehr zu erleichtern und die Sicherheit durch einheitliche Verkehrsregeln zu erhöhen
- Heute 72 Nationen beteiligt



WÜ: Welche Verpflichtungen ergeben sich?

- Als völkerrechtl. Vertrag innerstaatlich nicht unmittelbar anwendbar
- Staat/Gesetzgeber sind jedoch gebunden

Enthält 3 Hauptpflichten:

1. Innerstaatliche **Zulassungsregeln** müssen mind. den technischen Vorgaben des WÜ in Anhang 5 entsprechen (Art. 3 II lit. a WÜ)
2. Innerstaatliche **Verkehrsregeln** müssen in ihrem sachlichen Gehalt den Vorgaben des WÜ entsprechen (Art. 3 I WÜ)
3. Vertragsparteien müssen die Einreise von nach dem WÜ zulässigen Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr ermöglichen (Art. 3 V WÜ)

Momentane Ausgangslage

Art. 8 Abs. 1 WÜ:

*Jedes Fahrzeug und miteinander verbundene Fahrzeuge müssen, wenn sie in Bewegung sind, einen **Führer** haben.*

Art. 8 Abs. 5 WÜ:

*Jeder Führer muß **dauernd** sein Fahrzeug **beherrschen** oder seine Tiere führen können.*

Art. 13 Abs. 1 WÜ:

*Jeder Fahrzeugführer muß unter allen Umständen sein Fahrzeug **beherrschen**, um den Sorgfaltspflichten genügen zu können und um **ständig** in der Lage zu sein, alle ihm obliegenden Fahrbewegungen auszuführen...*

WÜ: Sind Artt. 8, 13 bei der Zulassung zu berücksichtigen?

Dagegen

Kap. II enthält ausschließlich Verhaltensrecht:

- Überschrift „Verkehrsregeln“
- Zulassung ausnahmslos in Kapitel III und Anhang 5 geregelt

Dafür

Zulassungs- und VerhaltensR sonst nicht sinnvoll vereinbar:

- Zugelassene Fahrzeuge wären jedenfalls aufgrund des Verhaltensrechts unbenutzbar
- Widersprüchlich und mit Einheit der Rechtsordnung unvereinbar

 **Die Verhaltensanforderungen müssen erfüllbar sein!**

Ist der Fahrer auch beim Eingriff eines FAS Führer?

Art. 8 Abs. 1 WÜ:

Jedes Fahrzeug und miteinander verbundene Fahrzeuge müssen, wenn sie in Bewegung sind, einen Führer haben.

Dafür

Wortlaut: Auch der Lokführer ist „Führer“, obwohl dieser die Fahrtrichtung nicht beeinflussen kann

Dafür

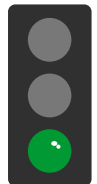
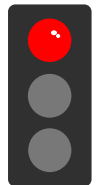
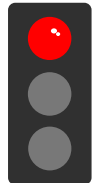
Auch Tiere können einen Führer besitzen (Art. 1 lit. v; Art. 8 II), obwohl sie „teilautonom“ agieren.

- ➔ **Art. 8 Abs. 1 steht dem Einsatz von FAS nicht entgegen**
- ➔ **Fahrerlose Systeme (Taxifunktion) aber unzulässig**

„Beherrschen“ i.S.d. Art. 8 Abs. 5, 13 Abs. 1 S. 1 WÜ

Herrschende Meinung: Nicht übersteuerbare Fahrerassistenzsysteme sind (mangels Beherrschbarkeit) unzulässig

- Technisch nicht-übersteuerbare Assistenzsysteme sind unzulässig
- Nebentätigkeiten weitestgehend ausgeschlossen → entsprechende Assistenzsysteme (ab SAE-Level 3) sind unzulässig
- ESP, ABS und Notbremsassistenten (ausnahmsweise) zulässig



➔ Automatisiertes Fahren ist mit dem WÜ nicht vereinbar

Denkbare Auswege

1 Einseitige Kündigung gem. Art. 50 WÜ

- Andere Mitgliedsstaaten könnten Einreise deutscher Fahrzeuge verweigern
- Deutsche Führerscheine müssten im Ausland nicht mehr anerkannt werden

2 Änderung des WÜ

Änderung des WÜ

- Beschlossen i.R.d. 68. Sitzung (24.-26.3.2014) der WP.1
- Auf Antrag von Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und Belgien
- Insbesondere Deutschland hat sich aktiv eingesetzt
- Bislang handelt es sich jedoch nur um einen **Änderungsvorschlag**
- Muss von Vertragsparteien noch angenommen werden
- Diese sind jedoch in der WP.1 vertreten
- Scheitern gilt daher als (nahezu) ausgeschlossen

WÜ Änderungsvorschlag

Art. 39 I 3 NEU:

ECE-Regeln erfüllt = technische Anforderungen des WÜ erfüllt
(in Anhang 5)

Art. 8 Vbis NEU:

Alt. 1: ECE-Regeln erfüllt = Anforderungen des WÜ bzgl.
Fahrzeugbeherrschung erfüllt (in Art. 8 Abs. 5 und 13 Abs. 1 S. 1)

Alt. 2: Gleiches gilt für ausschaltbare oder übersteuerbare FAS

→ *Sind (unter diesen Voraussetzungen) beliebige FAS, auch voll automatisierte, mit dem WÜ vereinbar?*

→ *Wie ist ausschalt- oder übersteuerbar zu verstehen?*

1. Problem: Reichweite von Art. 8 Abs. 5bis WÜ

- Ausdrücklicher Verweis erfasst nur Art. 8 Abs. 5 und Art. 13 Abs. 1
- Zahlreiche andere Vorschriften richten sich an den Führer, z.B:
 - Art. 8 Abs. 6: Führer muss Nebentätigkeiten vermeiden / minimieren
 - Art. 7 Abs. 3: Führer muss gegenüber schwächsten Verkehrsteilnehmern höchste Sorgfalt beachten
 - Art. 10 Abs. 3: Führer müssen Fahrzeuge möglichst nahe am Fahrbahnrand halten

Denkbare Interpretation:

- Fahrzeugführer muss weiter voll verantwortlich sein
- Weiterhin Einschränkungen für automatisiertes Fahren

1. Problem: Reichweite von Art. 8 Abs. 5bis WÜ

Muss Fahrzeugführer weiter voll verantwortlich sein?

Dagegen:

1. Übersteuerbare Systeme sind bereits gem. S. 2 ausdrücklich zulässig → S. 1 muss daher auch für nicht-übersteuerbare Systeme gelten, ansonsten hätte er keinen Anwendungsbereich.
2. Hinsichtlich der Beziehung von Fahrer und Fahrzeug enthalten die Art. 8 Abs. 5 und 13 Abs. 1 S. 1 vorrangige Spezialregeln. Auch die Modifikation muss den sonstigen Vorschriften daher vorgehen.
3. Sinn der sonstigen Vorschriften im WÜ: Fahrbewegung normieren, nicht Anforderung an Führer stellen

 **Beliebige mit den ECE-R konforme Fahrzeuge sind zukünftig auch nach dem WÜ zulässig (außer fahrerlos)**

2. Problem: Ausschalt- oder Übersteuerbarkeit

Geht Art. 8 Abs. 5bis S.2 über den status quo hinaus?

Art. 8 Abs. 5 WÜ:

*Jeder Führer muß **dauernd** sein Fahrzeug **beherrschen** oder seine Tiere führen können.*

Art. 13 Abs. 1 WÜ:

Jeder Fahrzeugführer muß **unter allen Umständen** sein Fahrzeug beherrschen, um den Sorgfaltspflichten genügen zu können und um **ständig** in der Lage zu sein, alle ihm obliegenden Fahrbewegungen auszuführen...

Art. 8 Abs. 5bis S.2 WÜ:

Vehicle systems ... shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when such systems can be **overridden or switched** off by the driver.

2. Problem: Ausschalt- oder Übersteuerbarkeit

Ausreichend, wenn FAS theoretisch übersteuer- oder ausschaltbar ist?
Könnte Fahrer folglich Nebentätigkeiten nachgehen?

Vorteil: Entsprechende Systeme unabhängig von ECE-Regeln zulässig

Dagegen

Bislang bereits herrschende Meinung soll lediglich ausdrücklich vorgeschrieben werden

Dafür

Beherrschbarkeit ist nicht dauernd oder ständig erforderlich

Dafür

Ausschaltbarkeit genügt ausdrücklich (u.U. keine sofortige Beeinflussung durch den Fahrer möglich)

Dafür

Sekretariat der WP.1 interpretiert S. 2 in diesem Sinne

Zusammenfassung

- Bislang sind automatisierte Fahrzeuge mit dem WÜ nicht vereinbar
- Und dürfen daher in den Vertragsstaaten nicht zugelassen werden
- Bedeutung des Änderungsvorschlags wird noch diskutiert

Bessere Argumente für folg. Thesen:

1. **ALLE** nach den ECE-R zulässigen Fahrzeuge sind künftig auch mit dem WÜ vereinbar
2. **Theoretisch** übersteuerbare FAS sind mit dem WÜ vereinbar

Weiteres „Schicksal“ des Änderungsvorschlags

Bis Ende 2014	<ul style="list-style-type: none">▪ Übersetzung in die Vertragssprachen▪ Übermittlung an die Vertragsparteien
Bis Ende 2015	<ul style="list-style-type: none">▪ Vertragsparteien haben 12 Monate Zeit, Stellung zu nehmen▪ Ablehnung $< 1/3$: Vorschlag gilt als angenommen (Art. 49 Abs. 2 lit. a S. 1 WÜ)
Bis Mitte 2016	<ul style="list-style-type: none">▪ Änderung tritt ggf. nach weiteren 6 Monaten in Kraft (Art. 49 Abs. 2 lit. a S. 3 WÜ)



WP.1 prüft parallel weitere Änderungen

Europäisches Zulassungsrecht



- Zulassungsverfahren in RL 2007/46/EG geregelt
- In deutsches Recht umgesetzt von der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung
- Bei der Genehmigung neuer Großserienfahrzeuge zwingend anzuwenden
- Technische Anforderungen finden sich in vielen einzelnen EU-RL und ECE-Regeln (Verweis in Anhang IV RL 2007/46/EG)

➔ Genehmigungsfähigkeit von Fahrzeugen wird im Wesentlichen durch ECE-Regeln bestimmt

Vereinbarkeit der ECE-Regeln mit automat. Fahrzeugen?

- Bislang keine ECE-Regel für automat. Fahrzeuge
- ECE-Regel 13-H für Bremsen:
 - Erwähnt automatisch gesteuerte Bremsungen
 - Anforderung 1: Bremsleuchte muss sich bei Verzögerungen $> 0,7 \text{ m/s}^2$ einschalten
 - Anforderung 2: Entwicklungs- und Dokumentationsvorschriften einhalten



Assistenzsysteme dürfen beliebig in die Längsführung eingreifen

Lenkanlagen

- Wesentlicher Bestandteil eines automatisierten Fahrzeugs:
Automatisierte Lenkung
- ECE-R 79 für Lenkanlagen:
- Auf sog. „Autonome Lenkanlagen“ unanwendbar
- Vom üblichen Verständnis abweichende Definition:

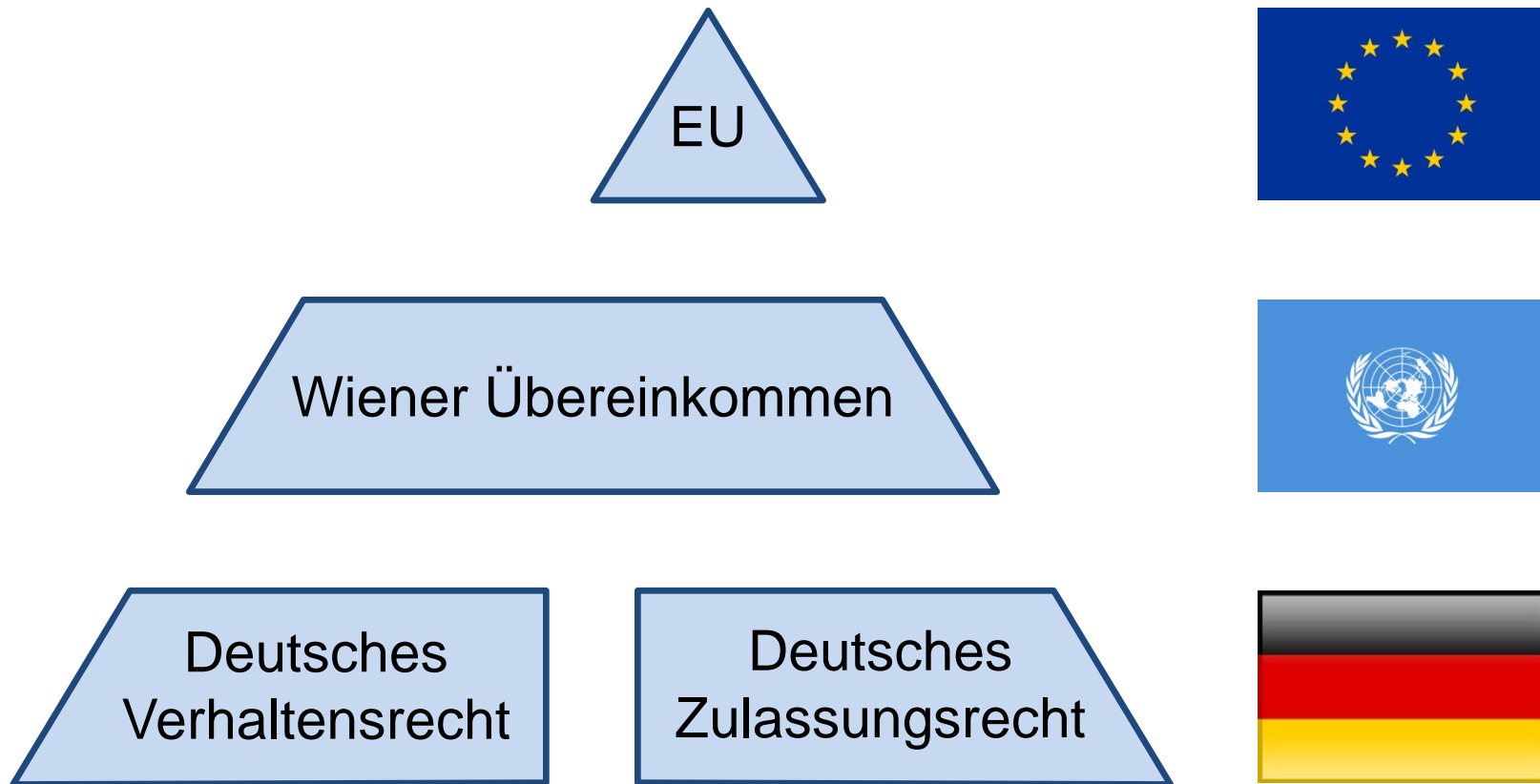
Autonome Lenkanlage:

*ist eine Anlage ... , die bewirkt, dass das Fahrzeug einer festgelegten Fahrspur folgt oder seine Fahrspur **aufgrund von Signalen** ändert, die außerhalb des Fahrzeugs ausgelöst und von dort übertragen werden.*

Lenkanlagen

- Zulässig sind dagegen Fahrerassistenz-Lenkanlagen, die den Fahrer beim Lenken unterstützen, wenn der Fahrer
 - ① jederzeit übersteuern kann (Abs. 5.1.6.)
 - ② die Hauptverantwortung für das Führen des Fahrzeugs behält (Abs. 2.3.4.) → **steht automat. Fahrzeugen entgegen**
- Unter diesen Voraussetzungen sind zwei Funktionen zulässig:
 - ① Automatische Lenkfunktion (gem. Abs. 2.3.4.1) bis max. 12 km/h: Grundlage für Parklenkassistenten
 - ② Korrigierende Lenkfunktion (gem. Abs. 2.3.4.2): Kurzzeitige Eingriffe, um gewünschte Richtung einzuhalten oder dynamisches Verhalten (Kurven) zu beeinflussen

Normenhierarchie



Zusammenfassung und Fazit

- Nach der Änderung erscheint eine weite Auslegung des WÜ möglich
- Eine Klarstellung wäre jedoch wünschenswert

- Die ECE-Regeln gehen als Bestandteil des europäischen Rechts nationalen Bestimmungen vor
- Diesen kommt daher entscheidende Bedeutung zu
- Bislang sind Automatisierte Fahrzeuge noch nicht mit der ECE-R 79 vereinbar