

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Möglichkeit, unsere Einschätzung zu diesem wichtigen Thema dazulegen, bedanken wir uns. Ebenso begrüßen wir den bisherigen und aktuellen Einsatz der Bundesregierung für einen geeigneten Rechtsrahmen für das automatisierte und autonome Fahren auf der nationalen, europäischen und internationalen Ebene.

Auf diesen Aktivitäten gilt es nun aufzubauen und den bestehenden Rahmen, insbesondere auf der europäischen Ebene, gezielt weiterzuentwickeln. Dabei stehen aus unserer Sicht zwei Themenfelder im Vordergrund:

(1) Ermöglichung und Absicherung europaweiten Testbetriebs Die europaweite Vernetzung der Automobilindustrie und ihrer einzelnen Unternehmen macht eine europaweite Nutzung von Prototypen und Versuchsträgern notwendig.

Aktuell bestehen konkrete Hindernisse und rechtliche Unsicherheiten. Praktische Beispiele sind etwa eine jüngst geplante Übergabe eines Entwicklungsfahrzeugs eines Partners aus Italien. Grundsätzlich braucht es dazu eine langwierige Freigabe des KBA auch wenn das Fahrzeug durch einen Sicherheitsfahrer betrieben wird. Genauso braucht es umgekehrt in solchen Fällen eine zusätzliche Genehmigung in Italien sowie ggf. in Transitländern. Ähnliche Herausforderungen und Unsicherheiten bestehen regelmäßig im Zusammenhang mit Wintertests in Schweden.

Europaweit geltende Regelungen für Erprobungsgenehmigungen sind daher notwendig. Die in Deutschland bestehende Möglichkeit nach § 1i StVG in Verbindung mit § 16 AFGBV könnte hier als Basis dienen. Kurzfristig könnte eine umfassende gegenseitige Anerkennung nationaler Erprobungsgenehmigungen eine pragmatische Lösung sein.

In allen Fällen sind zügige und pragmatische Bearbeitung der Genehmigungsanträge der jeweils zuständigen Behörden notwendig, um Europa als Teststandort für automatisiertes und autonomes Fahren zu fördern.

(2) Proaktive Rahmensetzung für Serienzulassungen Automobilhersteller und Zulieferer bedienen Märkte weltweit. Hohe Investments in Entwicklung, die für das autonome und automatisierte Fahren notwendig sind, sind nur möglich, wenn spätere Produkte möglichst weltweit vermarktbar sind.

Ein Schlüssel dafür sind möglichst international harmonisierte Regeln für Serienzulassungen. Für automatisierte und autonome Fahrfunktionen sollten diese bereits heute geschaffen werden, um die Basis für eine zukünftige Marktdurchdringung zu schaffen und diesen Entwicklungen vorzugreifen. Wir begrüßen

ausdrücklich die bereits angestoßenen Arbeiten auf europäischer und UNECE-Ebene und die treibende Rolle der Bundesregierung dabei.

Bis zur Erweiterung des europäischen Zulassungsrahmens (EU 2022/1426) von der Kleinserie auf die Großserie sollten pragmatische Wege – beispielsweise im Rahmen einer beschleunigten Sonderzulassung, auch für größere Stückzahlen – angedacht werden, um den Betrieb im Bedarfsfall zu ermöglichen und dadurch bspw. wertvolle Erfahrungen aus dem Realbetrieb sammeln zu können. Verantwortung und Haftung für den sicheren Betrieb dieser Fahrzeuge könnten beim Hersteller verankert werden.

Für alle zukünftigen Regelungen regen wir an, die aktuell sehr umfassenden Pflichten zur Überwachung der Fahrzeuge zu vereinfachen. Nur mit handhabbaren Pflichten sind der Testbetrieb auf breiter Basis und der Serienbetrieb denkbar. Das gilt auch für Meldepflichten gegenüber den Behörden bei Ereignissen im Fahrbetrieb. Es muss klar geregelt werden, welche Behörden zuständig sind. Darüber hinaus muss die Wahrung geistigen Eigentums sichergestellt sein.

Bei Fragen und für Rücksprachen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Vielen Dank und freundliche Grüße

