

BERICHT UND ANTRAG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND
DIE ABÄNDERUNG DES STRASSENVERKEHRSGESETZES

<i>Behandlung im Landtag</i>	
	<i>Datum</i>
1. Lesung	
2. Lesung	
Schlussabstimmung	

Nr. 18/2026

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	5
Zuständiges Ministerium.....	6
Betroffene Stellen	6
I. BERICHT DER REGIERUNG	7
1. Ausgangslage	7
2. Begründung der Vorlage.....	11
3. Schwerpunkte der Vorlage	13
3.1 Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem	13
3.1.1 Befreiung der Fahrzeugführenden von den Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten bei aktiviertem Automatisierungssystem (z.B. bei Verwendung eines Staupiloten auf Autobahnen):	15
3.1.2 Führerloses Parkieren auf abgegrenzten Parkierungsflächen («Automated Valet Parking»):	16
3.1.3 Zulassung von führerlosen Fahrzeugen auf festgelegten Fahrstrecken (z.B. Shuttlebusse):	17
3.1.4 Streckenunabhängige Zulassung von führerlosen Fahrzeugen mit geringen Dimensionen und niedrigen Geschwindigkeiten (z.B. Lieferroboter):	18
3.2 Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen	19
3.3 Strafmilderung bei Widerhandlungen auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten der Polizei, der Feuerwehr, der Sanität und des Zolls	20
3.4 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen.....	21
3.5 Völkerrechtliche Verträge	22
3.6 Zulassung neuer elektronischer Hilfsmittel	23
4. Vernehmlassung	23
4.1 Allgemeines	23
4.2 Ergebnisse der Vernehmlassung	25
5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen unter Berücksichtigung der Vernehmlassung	26

6.	Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	49
7.	Auswirkungen auf Verwaltungstätigkeit und Ressourceneinsatz	49
7.1	Neue und veränderte Kernaufgaben	49
7.2	Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen.....	50
7.3	Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung	51
7.4	Evaluation.....	52
II.	ANTRAG DER REGIERUNG	53
III.	REGIERUNGSVORLAGE	55

ZUSAMMENFASSUNG

Im Zentrum des vorliegenden Berichts und Antrag steht die Schaffung rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der digitalen Veränderung im Strassenverkehr betreffend die Verwendung von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. Diesbezüglich hat die Schweiz im Jahr 2023 die rechtlichen Grundlagen erlassen, um auf die internationalen Entwicklungen reagieren zu können. Da das geltende Strassenverkehrsrecht Liechtensteins aus der Schweiz rezipiert wurde, werden Änderungen des schweizerischen Strassenverkehrsgesetzes (CH-SVG) grundsätzlich in den liechtensteinischen Rechtsbestand übernommen. Dementsprechend soll mit der gegenständlichen Abänderung des liechtensteinischen Strassenverkehrsgesetzes (SVG) die letzte Teilrevision des CH-SVG aus dem Jahr 2023 nachvollzogen werden.

Die Gesetzesvorlage sieht vor, dass die Regierung, analog dem Bundesrat in der Schweiz, die Kompetenz erhält, Regelungen zum automatisierten Fahren auf Verordnungsstufe zu erlassen. Dabei ist wichtig zu beachten, dass es unterschiedliche Stufen der Automatisierung gibt (Stufe 0 bis Stufe 5). Die Regierung soll je nach Automatisierungsstufe festlegen können, inwieweit Fahrzeuglenkerinnen und -lenker dieser Fahrzeuge von ihren Kontrollpflichten entlastet werden können. Weiter soll die Regierung für führerlose Fahrzeuge – die zweithöchste Stufe der Automatisierung (Stufe 4) – festlegen können, in welchem Rahmen diese zugelassen werden können, wenn sie auf definierten Fahrstrecken verkehren. Im Weiteren soll die Regierung mit der Gesetzesänderung die Kompetenz erhalten, befristete Versuche mit automatisierten Fahrzeugen bewilligen zu können. Dabei soll sie auch Versuche mit Fahrzeugen zulassen können, die keinen Fahrzeugführenden benötigen, ohne dass dafür bestimmte Fahrstrecken festgelegt werden. Zudem wird im Rahmen der Gesetzesbestimmungen zu den Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem festgehalten, dass diese mit einem Fahrmodusspeicher ausgerüstet sein müssen. Hierzu werden entsprechende Regelungen an die Anforderungen und die Daten des Fahrmodusspeichers vorgesehen.

Neben den Bestimmungen zum automatisierten Fahren sollen mit der vorliegenden Gesetzesänderung die folgenden weiteren Anpassungen im SVG vorgenommen werden:

- *Gemäss Art. 8 Abs. 4 SVG soll das zugelassene Gesamtgewicht eines Motorfahrzeugs oder eines Anhängers jederzeit verändert werden können. Aktuell ist das höchstens einmal jährlich oder anlässlich eines Halterwechsels möglich. Dies ermöglicht Transportunternehmen schneller auf die Gegebenheiten des Marktes reagieren zu können.*
- *Zur Aufzeichnung der Fahrzeit, Geschwindigkeit usw. sollen neu auch Hilfsmittel wie elektronische Programme auf mobilen Einheiten erlaubt werden (Art. 23 Abs. 2a SVG).*
- *In Art. 48 SVG erfolgt eine Anpassung betreffend öffentliche Rundstreckenrennen. Neu soll anstatt der heutigen Gestattung von einzelnen Ausnahmen vom öffentlichen Rundstreckenrennverbot, eine generelle Bewilligungspflicht der Regierung für öffentliche Rundstreckenrennen eingeführt werden.*
- *Gemäss Art. 95 Abs. 4 und 5 SVG werden Erleichterungen für Blaulichtorganisationen vorgesehen. Neu müssen die Strafbehörden die Strafe bei unverhältnismässigen Verkehrsregelverletzungen von Lenkenden eines Polizei-, Feuerwehr-, Sanitäts- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten zwingend mildern.*
- *Die Bestimmung betreffend die völkerrechtlichen Verträge (Art. 99f SVG) wird neu gegliedert. Inhaltlich erfolgt eine Anpassung in Abs. 1 Bst. b und c, welche der Regierung neu die Befugnis geben, mit anderen Staaten Verträge zur Anerkennung und Aberkennung von Führerscheinen und Fahrzeugausweisen, Fähigkeitsnachweisen, Weiterbildungen und Genehmigungen abzuschliessen.*

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Bildung

BETROFFENE STELLEN

Amt für Strassenverkehr

Landespolizei

Vaduz, 3. Februar 2026

LNR 2025-1955

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes an den Landtag zu unterbreiten.

I. **BERICHT DER REGIERUNG**

1. **AUSGANGSLAGE**

Das liechtensteinische Strassenverkehrsrecht wurde aus der Schweiz rezipiert. Aus diesem Grund werden Änderungen des schweizerischen Strassenverkehrsgesetzes (CH-SVG)¹ grundsätzlich auch in den liechtensteinischen Rechtsbestand übernommen. Die letztmalige Anpassung an das CH-SVG wurde mit der Revision des liechtensteinischen SVG² im Jahr 2020 vollzogen.

In der Schweiz erfuhr das CH-SVG zwischenzeitlich im Jahr 2023 eine weitere Revision, in welcher unter anderem die rechtlichen Grundlagen für das

¹ Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958, SR 741.01.

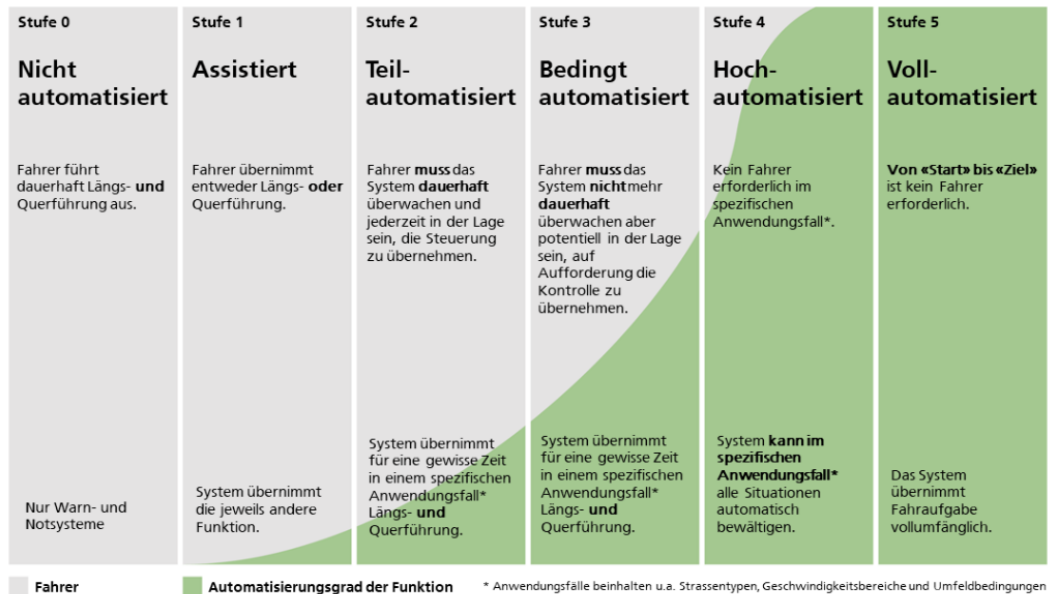
² Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 30. Juni 1978, LGBl. 1978 Nr.18.

automatisierte Fahren in der Schweiz geschaffen wurden. Damit in diesem Bereich kein Regelungsgefälle gegenüber der Schweiz entsteht, sollen diese Bestimmungen zum automatisierten Fahren mit der gegenständlichen Gesetzesänderung auch in Liechtenstein übernommen werden. Basierend auf den aus der Schweiz rezipierten Gesetzesbestimmungen zum automatisierten Fahren sollen sich im Anschluss auch die diesbezüglichen liechtensteinischen Verordnungsbestimmungen an die schweizerischen Verordnungen zum automatisierten Fahren anlehnen.

Da es sich bei der Thematik des automatisierten Fahrens und der damit zusammenhängenden Fragen und Aspekten um einen komplexen Bereich handelt, und aufgrund des erwähnten Nachvollzugs der schweizerischen Bestimmungen, liegt dem vorliegenden Bericht und Antrag die Botschaft des Bundesrates³ an das Parlament betreffend die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes zugrunde. Es wurden entsprechende Erläuterungen aus der Botschaft des Bundesrates übernommen, welche jeweils als Zitat markiert sind.

Im Weiteren wird im gegenständlichen Bericht und Antrag mehrfach auf die verschiedenen Stufen der Fahrzeugautomatisierung gemäss der SAE J3016 Norm Bezug genommen. Die SAE J3016 Norm, herausgegeben von der Society of Automotive Engineers (SAE), wird als internationaler Standard für die Klassifizierung von Automatisierungsstufen anerkannt. Diese international anerkannte Klassifizierung dient dazu, ein einheitliches Verständnis der technologischen Fähigkeiten und Sicherheitsanforderungen autonomer Fahrzeuge zu entwickeln. Dies ist wichtig, um Klarheit über die unterschiedlichen Level der Fahrzeugautomatisierung zu schaffen, die von vollständig manuell bis hin zu vollständig autonom gelenkten Fahrzeugen reichen. Die folgende Abbildung 1 zeigt die verschiedenen Automatisierungsstufen auf internationaler Ebene auf:

³ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026.



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

Abbildung 1: Stufen der Fahrzeugautomatisierung nach der Norm SAE J3016, abgerufen am 21. November 2024 von der Webseite <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/intelligente-mobilitaet/stufen-der-automatisierung.html>.

Wie in Abbildung 1 dargestellt, lassen sich die sechs Automatisierungsstufen⁴ nach SAE J3016 wie folgt gliedern:

- Level 0 – Keine Automatisierung: Das Fahrzeug ist vollständig von einem menschlichen Fahrer gesteuert.
- Level 1 – Assistiertes Fahren: Das Fahrzeug kann eine Funktion autonom ausführen, wie beispielsweise Bremsen oder Lenken, aber der Fahrer muss dauerhaft die Kontrolle behalten.
- Level 2 – Teilautomatisierung: Das Fahrzeug kann gleichzeitig Funktionen wie Lenken und Bremsen übernehmen, der Fahrer muss jedoch jederzeit bereit sein, die Kontrolle zu übernehmen.

⁴ Vgl. dazu SAE International, Surface vehicle recommended practice, Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automatic Systems for On-Road Motor Vehicles, J3016 2026, S. 30 ff.

- Level 3 – Bedingte Automatisierung: Das Fahrzeug kann unter bestimmten Bedingungen das Fahren vollständig übernehmen, aber der Fahrer muss verfügbar sein, um bei Bedarf einzugreifen.
- Level 4 – Hohe Automatisierung: Das Fahrzeug kann in spezifischen Umgebungen, wie bestimmten geographischen Regionen oder auf speziellen Fahrspuren, vollständig autonom fahren, ohne dass menschliche Eingriffe erforderlich sind.
- Level 5 – Volle Automatisierung: Das Fahrzeug ist in der Lage, unter allen Verkehrsbedingungen und Umgebungen vollständig autonom zu fahren, ohne dass menschliche Eingriffe erforderlich sind.

Mit der gegenständlichen Gesetzesänderung sollen wie in der Schweiz automatisierte Motorfahrzeuge der Stufen 3 und 4 reguliert werden, während die Zulassung von Fahrzeugen der Stufe 5 auf Pilotversuche beschränkt bleiben soll.⁵

Neben den Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem sollen weitere Anpassungen an das CH-SVG vorgenommen werden. So sollen Fahrzeughalterinnen und -halter das Gesamtgewicht ihres Motorfahrzeugs neu jederzeit beim Amt für Strassenverkehr (ASV) ändern können. Bisher war dies höchstens einmal jährlich oder anlässlich eines Halterwechsels möglich. Damit können vor allem Transportunternehmen schneller auf die Gegebenheiten des Marktes reagieren.

Des Weiteren sieht die Vorlage Erleichterungen für Blaulichtorganisationen vor. Neu müssen die Strafbehörden die Strafe bei unverhältnismässigen

⁵ Fahrzeuge der Stufe 5 erreichen aktuell noch nicht das notwendige technische Niveau, um im Strassenverkehr regulär teilnehmen zu können. Es wird angenommen, dass solche Fahrzeuge aufgrund ihres Entwicklungsstands erst in einigen Jahren, zunächst nur versuchsweise, regulär zugelassen werden können. Vgl. dazu Bundesamt für Strassen der Schweiz, Auswirkungen des automatisierten Fahrens; Teilprojekt 5: Mischverkehr, 2020/1684, S. 83 ff.

Verkehrsregelverletzungen von Lenkenden eines Polizei-, Feuerwehr-, Sanitäts- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten zwingend mildern.

Weitere Änderungen betreffen die Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen, die Zulassung von elektronischen Programmen auf mobilen Einheiten zur Aufzeichnung der Fahrzeit, Geschwindigkeit usw. sowie die Neufassung des Artikels betreffend die völkerrechtlichen Verträge.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Aufgrund der engen Verflechtung und Zusammenarbeit mit der Schweiz im Strassenverkehrsbereich sollen die liechtensteinischen Rechtsgrundlagen an die schweizerischen Regelungen angepasst werden, um ein Rechtsgefälle zu vermeiden. Dies schliesst die neuen Vorschriften zum automatisierten Fahren mit ein.

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung zielt darauf ab, die Einführung fortschrittlicher Technologien im Bereich der automatisierten Mobilität in Liechtenstein sicherzustellen, sobald diese die notwendigen Sicherheitsanforderungen erfüllen. Dadurch soll eine frühzeitige Nutzung der Potenziale ermöglicht werden, die sich aufgrund der Digitalisierung im Verkehrswesen und der daraus entstehenden technologischen Innovationen durch den Einsatz dieser Fahrzeuge ergeben.⁶ Ein wesentliches Element dieser technologischen Innovationen sind Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen, die dauerhaft ohne menschliche Steuerung operieren können.⁷ Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen heben sich von den bereits

⁶ Für weitere detaillierte Ausführungen zu den technologischen Möglichkeiten und Chancen, die sich für das Verkehrswesen und die Wirtschaft mit der Digitalisierung im Strassenverkehr ergeben, wird an dieser Stelle auf die Botschaft des schweizerischen Bundesrats verwiesen, S. 3 f.

⁷ «Seit einiger Zeit wird eine neue Generation von Systemen entwickelt, nämlich die Automatisierungssysteme. Diese unterscheiden sich von den bislang bekannten hochentwickelten Assistenzsystemen primär dadurch, dass sie nicht bloss die Bedienung des Fahrzeugs übernehmen, sondern zusätzlich die Umgebung

seit längerem eingesetzten Assistenzsystemen ab, welche die Fahrzeuglenkenden bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und Pflichten im Fahrverkehr unterstützen, etwa durch Navigationssysteme, Antiblockiersysteme, Tempomaten und Parkassistenzsysteme. Die bereits eingesetzten Assistenzsysteme entbinden die Fahrzeuglenkenden nicht von ihren Beherrschungspflichten gemäss Art. 29 SVG, da die Aufmerksamkeitspflichten durch den Einsatz von Assistenzsystemen nicht gemindert werden. Die Fahrzeuglenkenden tragen weiterhin die vollumfängliche Verantwortung für die Beherrschung des Fahrzeugs.⁸ Die technologische Entwicklung hin zu Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen bedeutet einen signifikanten Fortschritt im Vergleich zu den bisherigen Assistenzsystemen, die lediglich unterstützende Funktionen bieten. Dies erfordert die Ausarbeitung von Regelungen, die die Pflichten der Fahrzeuglenkenden solcher Fahrzeuge definieren. Mit der vorliegenden Gesetzesänderung soll deshalb festgelegt werden, in welchem Ausmass Fahrzeuglenkende von ihren Verantwortlichkeiten entbunden werden können und unter welchen Voraussetzungen autonome Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem auf festgelegten Routen eingesetzt werden dürfen. Gleichzeitig sollen auch die dafür zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen definiert werden.

Weiters soll mit der Gesetzesänderung für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter von Nutzfahrzeugen die Erleichterung geschaffen werden, das Gesamtgewicht ihres Motorfahrzeugs mehrmals jährlich ändern zu können (Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen). Durch die so mögliche flexiblere Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen können Transportunternehmen einfacher auf die Auftragslage reagieren. Sollen z.B. mit einem 40-Tonnen-Fahrzeug über längere Zeit nur Fahrten

des Fahrzeugs selber umfassend überwachen und dazu bestimmt sind, die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer in vordefinierten Situationen von strassenverkehrsrechtlichen Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten zu befreien.», Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 9.

⁸ Detaillierte Informationen zu den bestehenden Assistenzsystemen und ihren rechtlichen Implikationen werden in der Botschaft des schweizerischen Bundesrats beschrieben, S. 3 f.

durchgeführt werden, die ein Gesamtgewicht von 30 Tonnen nicht übersteigen, könnte über eine entsprechende Ablastung erreicht werden, dass die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nur für das tiefere und tatsächlich auch ausgenützte Fahrzeuggewicht zu entrichten wäre.

Zusätzlich werden mit der Strafmilderung bei Widerhandlungen auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten der Blaulichtorganisationen und mit den Änderungen betreffend das Verbot öffentlicher Rundstreckenrennen, die einzelnen Bestimmungen des Gesetzes dahingehend angepasst, um den Bedürfnissen aus der Praxis besser entsprechen zu können. Zudem soll die Gelegenheit genutzt werden, um die Bestimmungen betreffend die völkerrechtlichen Verträge sowie betreffend die Zulassung von neuen Hilfsmitteln wie elektronische Programme auf mobilen Einheiten dem CH-SVG anzupassen.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

3.1 Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem

Wie bereits in Kapitel 1 «Ausgangslage» ausgeführt, wird insbesondere im Bereich des automatisierten Fahrens auf die Botschaft des Bundesrates zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes⁹ abgestellt. Dementsprechend wurde in diesem Kapitel der Inhalt aus der schweizerischen Botschaft übernommen.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll eine rechtliche Grundlage für den Einsatz von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen geschaffen werden. Aufgrund des schnellen technologischen Wandels und den raschen internationalen Entwicklungen sollte jedoch eine schnelle Anpassung der Regelungen möglich sein, was auf Verordnungsebene gewährleistet werden kann.

⁹ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026.

Deshalb sollen vorliegend nur die grundlegenden Rahmenbedingungen und Kompetenzen für das automatisierte Fahren auf Gesetzesebene geregelt werden. Auf Verordnungsebene werden die Detailregelungen und technischen Anforderungen festgelegt. Dazu gehören die Konkretisierung der Bedingungen für die Befreiung von Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten, die Anforderungen an führerlose Parkierungen, die Zulassung und Überwachung von führerlosen Fahrzeugen und die Anforderungen an den Fahrmoduspeicher. Auch die Prüf- und Zulassungsverfahren sowie die Anpassung an internationale Entwicklungen werden auf Verordnungsstufe geregelt.¹⁰

Neben der Anpassung des SVG sind, wie in der Schweiz, keine weiteren Gesetzanpassungen im Zusammenhang mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem notwendig. Die bestehenden zivil- und strafrechtlichen Bestimmungen sind derzeit noch ausreichend.¹¹ Wie in der Botschaft des Bundesrates¹² ausgeführt, gilt auch in Liechtenstein hinsichtlich der Haftung bzw. Versicherungspflicht von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem die Gefährdungshaftung der Halterin oder des Halters basierend auf Art. 54 SVG, die obligatorische Haftpflichtversicherung und der direkte Forderungsanspruch der Geschädigten gegenüber dem Versicherer. Dadurch wird sichergestellt, dass die Entschädigung von Verkehrsoptern auch beim Einsatz von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem gewährleistet wird. So hält die Botschaft des Bundesrates hierzu Folgendes fest: «Die Begründung der Gefährdungshaftung für Motorfahrzeuge, nämlich die Schaffung einer Gefahr durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges, gilt genauso beim Einsatz eines Automatisierungssystems. Das Betriebsrisiko kann sich sowohl

¹⁰ Der Schweizerische Bundesrat hat hierzu am 13. Dezember 2024 die Verordnung über das automatisierte Fahren (VAF) verabschiedet. Die Regierung wird sich beim Erlass der entsprechenden Bestimmungen an der Schweiz orientieren und diese so weit wie möglich übernehmen.

¹¹ Siehe hierzu die Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 36 ff.

¹² Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 3.

bei der Steuerung durch eine menschliche Führerin oder einen menschlichen Fahrer als auch durch ein Automatisierungssystem verwirklichen. Es ist daher sachgerecht, dass die Halterin oder der Halter zumindest vorläufig weiterhin für das Risiko des Betriebs eines Motorfahrzeugs einstehen muss.»¹³

In den nachfolgenden vier Unterkapiteln 3.1.1 bis 3.1.4 werden die vier Anwendungsfälle des automatisierten Fahrens, welche im SVG in den Grundzügen verankert werden sollen, detaillierter beschrieben.¹⁴

Neben diesen vier Anwendungsfällen soll im SVG in Art. 23h eine weitere zukunftsgerichtete Regelung aufgenommen werden, welche der Regierung die Kompetenz gibt, befristete Versuche mit automatisierten Fahrzeugen ohne Fahrzeugführer und ohne dafür vorgesehene Strecken zu bewilligen.

3.1.1 Befreiung der Fahrzeugführenden von den Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten bei aktiviertem Automatisierungssystem (z.B. bei Verwendung eines Staupiloten auf Autobahnen):

Diese Regelung betrifft Fahrzeuge, die zwar noch eine Fahrzeugführerin oder einen Fahrzeugführer erfordern, aber die Fähigkeit besitzen, auf bestimmten Routenabschnitten autonom zu operieren.¹⁵ Diese Fahrzeuge und deren Steuersysteme müssen aktuellen und künftigen internationalen Normen entsprechen.

Die Regelungen umfassen Fahrzeuge auf den Automatisierungsstufen 3 und 4. Für Fahrzeuge auf Stufe 3 ist vorgesehen, dass die Fahrzeugführenden die

¹³ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 3.

¹⁴ Die Inhalte basieren auf der Botschaft des schweizerischen Bundesrates.

¹⁵ Heute muss der Fahrzeuglenker die «Hände am Steuer» haben. Dies ergibt es sich aus Art. 29 Abs. 1 SVG Beherrschen des Fahrzeuges, wonach der Führer das Fahrzeug ständig so beherrschen muss, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann.

Kontrolle erneut übernehmen müssen, falls dies vom System gefordert wird. Bei Stufe-4-Fahrzeugen entfällt diese Anforderung konzeptionsgemäss. Daher variiert der Grad der Entbindung von den Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten zwischen diesen beiden Stufen erheblich. Mit der Gesetzesänderung soll mit Art. 23b Abs. 1 SVG vorgesehen werden, dass die Regierung spezifizieren kann, inwiefern Fahrzeugführende der Stufe 3 von ihren operativen Pflichten entlastet werden können, welche Aufmerksamkeiten sie noch bewahren müssen und welche Nebenaktivitäten zulässig sind. Im Kontrast dazu soll die Regierung bei Stufe-4-Fahrzeugen regeln können, ob Fahrzeugführende, sobald das Automatisierungssystem aktiviert ist, nahezu vollständig von den Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten befreit werden und sich anderen Aktivitäten zuwenden können.

3.1.2 Führerloses Parkieren auf abgegrenzten Parkierungsflächen («Automated Valet Parking»):

Für die Fahrzeuge der Stufen 3 und 4, die weiterhin eine Fahrzeugführerin oder einen Fahrzeugführer erfordern, kann die Regierung durch Art. 23b Abs. 2 das autonome Parken ohne deren physische Anwesenheit erlauben. Diese Erlaubnis würde jedoch voraussetzen, dass die betreffenden Parkflächen klar vom übrigen Verkehr getrennt sind und spezielle Gestaltungselemente aufweisen. Eine klare Kennzeichnung dieser Bereiche stellt sicher, dass die Nutzungsgrenzen deutlich kommuniziert werden und die Anwesenheit autonomer Fahrzeuge eindeutig erkennbar ist. «Die Parkierungsflächen müssen durch den Betreiber überwacht werden und geschützte Bereiche für Fussgängerinnen und Fussgänger aufweisen.»¹⁶ Zusätzlich können Einschränkungen bezüglich der

¹⁶ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 55.

Zugänglichkeit, des Fahrverhaltens oder weiterer Anforderungen in Betracht gezogen werden.¹⁷

3.1.3 Zulassung von führerlosen Fahrzeugen auf festgelegten Fahrstrecken (z.B. Shuttlebusse):

Für Fahrzeuge der Stufe 4, die vollständig ohne Fahrzeugführerin oder Fahrzeugführer konzipiert sind, soll der Regierung mit der vorliegenden Gesetzesänderung die Regelungskompetenz eingeräumt werden, diese unter bestimmten Bedingungen zulassen zu können.

Konkret soll deshalb in Art. 23c Abs. 1 SVG verankert werden, dass Fahrzeuge der Stufe 4, die keine Führerin oder keinen Führer mehr benötigen, nur auf festgelegten Fahrstrecken zugelassen werden dürfen und durch eine Operatorin oder einen Operator beaufsichtigt werden müssen.¹⁸ Die Regierung soll gemäss ihrer Regelungskompetenz, die in Art. 23c Abs. 2 SVG normiert ist, die Zulassungs- und Betriebsbedingungen sowie die Überwachung durch Operatoren festlegen können. Diese Regelungen können vorsehen, dass eine Überwachung durch einen Operator bzw. einer Operatorin erforderlich ist, der sich ausserhalb des Sichtfeldes des Fahrzeugs befindet, die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Operator bzw. Operatorin über eine entsprechende Schnittstelle erfolgen soll und der Operator bzw. die Operatorin nur dann eingreifen und die Passagiere über den Eingriff informieren muss, wenn das Fahrzeug einen entsprechenden Hinweis gibt.

¹⁷ In der Botschaft des Bundesrats wird zudem darauf hingewiesen, dass weitere Aspekte geprüft werden sollten: «Zu prüfen ist auch, ob in einer ersten Phase Flächen für das automatisierte Parkieren ausgedelimitiert werden müssen und übrigen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere auch Fahrzeugen mit Insassen und Insassen) nicht zugänglich sein dürfen.», S. 55.

¹⁸ Vgl. dazu die analoge Bestimmung in der Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 56.

Zudem soll auf Verordnungsebene bestimmt werden, dass die Zulassungsverfahren eine gründliche Analyse der konkreten Strecken, Computersimulationen, überwachten Tests auf abgesperrtem Gelände und auf den genehmigten Strecken umfassen. Dadurch können die Gefahrenstellen und Strecken im Detail analysiert und ausgewertet werden und die Anliegen des Fuss- und Radverkehrs berücksichtigt werden.¹⁹ Eine erfolgreiche Testphase kann zu einer provisorischen und später zu einer definitiven Zulassung führen, wobei eine fortlaufende Überwachung durch qualifiziertes Personal erforderlich ist.²⁰

Weitere Voraussetzungen wie z.B. eine Kennzeichnungspflicht solcher sich in Betrieb befindlichen Fahrzeugen, können durch die Regierung festgelegt werden.

3.1.4 Streckenunabhängige Zulassung von führerlosen Fahrzeugen mit geringen Dimensionen und niedrigen Geschwindigkeiten (z.B. Lieferroboter):

Die Gesetzesänderung soll durch Art. 23d SVG ermöglichen, dass Fahrzeuge, wie Lieferroboter und ähnliche Kleinfahrzeuge, aufgrund ihrer geringen Grösse und Geschwindigkeit von der Regierung flexibler zugelassen werden können. Diese Fahrzeuge könnten ähnlich wie führerlose Fahrzeuge der Stufe 4 unter bestimmten Bedingungen zugelassen und von Operatorinnen sowie Operatoren überwacht werden. Zudem können die Verantwortlichkeiten der Operatorinnen sowie Operatoren bei solchen Fahrzeugen, aufgrund ihrer geringen

¹⁹ Nach den Ausführungen der Botschaft des schweizerischen Bundesrats kann das Zulassungsverfahren auch Tests und Analysen beinhalten, um die Sicherheit und Funktionalität zu gewährleisten. Nach einer erfolgreichen Testphase kann eine vorläufige und später eine endgültige Zulassung erfolgen., vgl. dazu Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBI 2021 3026, S. 57.

²⁰ Was wiederum dazu führt, dass «ab diesem Zeitpunkt eine Beaufsichtigung durch eine Operatorin oder einen Operator ausreichend {wäre}. Eine derartige stufenweise Zulassung würde es ermöglichen, dass Fahrdienstanbieter führerlose Fahrzeuge betreiben könnten, ohne dass sie vorgängig einen unzumutbaren Aufwand auf sich zu nehmen haben und ohne dass mit diesem Betrieb nicht vertretbare Sicherheitsrisiken erzeugt werden.», vgl. Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBI 2021 3026, S. 57.

Dimension und niedrigen Geschwindigkeit, weniger umfangreich sein als bei grösseren autonomen Fahrzeugen.

Die Regierung soll die Voraussetzungen für eine solche Zulassung festlegen können, ohne dass die Strecken einzeln bestimmt werden müssen. Dabei können auch bestimmte Pflichten der Operatorinnen bzw. Operatoren gelockert werden, was die Flexibilität im Umgang mit diesen technologischen Innovationen erhöht. Diese Fahrzeuge sollen auf Gesetzesebene nicht weiter eingeschränkt werden, um ihre Potenziale voll ausschöpfen zu können. Dennoch benötigt es eine klare Regulierung dieser Fahrzeuge: Die Hersteller müssen nachweisen, wie ihre Produkte unter realen Bedingungen funktionieren, und es müssen umfangreiche Tests durchgeführt werden, bevor eine breitere Einführung in Betracht gezogen werden kann. Angesichts der Eigenschaften und der vorgesehenen Einsatzbereiche dieser Fahrzeuge sowie ihrer niedrigen Geschwindigkeiten, müssen die Flächen, auf denen sie operieren sollen, sorgfältig ausgewählt werden. Derzeit sind umfassende Regelungen in einer ersten Phase nicht vorgesehen, jedoch soll die Möglichkeit einer späteren Anpassung und Erweiterung der Regelungen im Gesetz verankert werden.²¹

3.2 Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

Im Sinne einer Flexibilisierung sollen gemäss dieser Vorlage Fahrzeughalterinnen und -halter, in Nachvollzug der schweizerischen Regelung,²² das Gesamtgewicht von Nutzfahrzeugen neu mehrmals jährlich ändern können, was in der Praxis besonders für das Transportgewerbe von Bedeutung ist.

²¹ Die Diskussionen über die Zulassung und Regulierung von Lieferrobotern und ähnlichen Kleinfahrzeugen sind in der Botschaft des Bundesrats im Detail aufgeführt, vgl. dazu S. 58 f.

²² Vgl. dazu die Ausführungen in der Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 13 ff.

Fahrzeughalter dürfen derzeit das Gesamtgewicht ihres Fahrzeugs oder Anhängers nur einmal jährlich oder bei einem Halterwechsel anpassen lassen (Art. 8 Abs. 4 SVG). Dies kann dazu führen, dass ein Transportunternehmen die LSVA für ein 40-Tonnen-Fahrzeug zahlen muss, obwohl es über einen längeren Zeitraum nur weniger schwere Ladungen transportiert und das Fahrzeug somit beispielsweise maximal 30 Tonnen wiegt.²³ Eine flexiblere Regelung zur Anpassung des Gesamtgewichts von Nutzfahrzeugen zur Effizienzsteigerung ermöglicht es den Fahrzeughaltern, das Gewicht mehrmals im Jahr und jederzeit ändern zu können. Daher wird Art. 8 Abs. 4 entsprechend angepasst. Mit dieser Möglichkeit können Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter flexibler auf die Marktgegebenheiten reagieren. Sie werden nicht durch Gebühren für Transportkapazitäten belastet, die sie aufgrund kurzfristiger Änderungen ihrer Transportbedürfnisse nicht nutzen können. Die Regierung soll auf Verordnungsstufe festlegen können, wie die einfache Anpassung der Lastkapazität von Fahrzeugen oder Anhängern geregelt wird, zum Beispiel durch Sicherstellung der Eignung des Fahrzeugs bei einer Laststeigerung (z.B. Reifentragfähigkeit).

3.3 Strafmilderung bei Widerhandlungen auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten der Polizei, der Feuerwehr, der Sanität und des Zolls

Die Regierung strebt mit der vorliegenden Gesetzesänderung an, die bisherige Möglichkeit zur Strafmilderung bei Verstößen während dringender oder taktisch notwendiger Einsätze von Polizei, Feuerwehr, Sanitätsdienst und Zoll in eine verpflichtende Strafmilderung zu überführen. Damit soll mit Hilfe von Art. 95 Abs. 4 und Abs. 5 SVG gewährleistet werden, dass die besonderen Umstände von

²³ Das Beispiel stammt aus der Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 14.

Blaulichtfahrten bei der strafrechtlichen Beurteilung von Verstössen im Dienst einzelfallabhängig berücksichtigt werden.

Die Regierung ist der Auffassung, dass die spezielle Situation und die berechtigten Anliegen der Blaulichtorganisationen durch die gegenständliche Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrten im Notfalleinsatz in ausreichendem Masse berücksichtigt werden sollten.²⁴ Analog zur Schweiz wird daher vorgesehen «die heutige Möglichkeit der Strafmilderung bei Widerhandlungen auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten der Polizei, der Feuerwehr, der Sanität und des Zolls (*in Liechtenstein geregelt in Art. 95 Abs. 4 dritter Satz SVG*) in eine Pflicht zur Strafmilderung umzuwandeln und auf diese Weise das richterliche Ermessen einzuschränken.»²⁵ Zudem wird neu lediglich die Differenz zur Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre und nicht mehr jene zur signalisierten Höchstgeschwindigkeit beurteilt.

3.4 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

Öffentliche Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen sind in Liechtenstein generell verboten. Allerdings haben nur wenige Länder ein generelles Verbot von Rundstreckenrennen, weshalb mit der vorgeschlagenen Erweiterung der Regelungskompetenz der Regierung bezüglich einer Bewilligungspflicht eine Annäherung an die Regelungen anderer Länder angestrebt werden soll. Die vorgeschlagene Änderung gewährleistet eine ausreichende Grundlage im SVG für entsprechende Verordnungen. Dies wird durch den vorliegenden Gesetzesentwurf (durch die

²⁴ In der Vergangenheit war in Nachbarländern immer wieder die Frage der Strafbarkeit bei Verstössen von Blaulichtfahrern und -fahrerinnen Gegenstand von Diskussionen. In der Schweiz wurden beispielsweise Polizistinnen und Polizisten in Einzelfällen sogar zu einer bedingten Gefängnisstrafe verurteilt. Vgl. Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 20.

²⁵ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 21.

Änderung von Art. 48 Abs. 1 und 2 SVG) sichergestellt. Diese Abänderung erfolgt in Analogie zur Schweiz.²⁶

Eine Bewilligung durch die Regierung wird allerdings mit Auflagen, wie z.B. die Festlegung einer angemessenen Höchstgeschwindigkeit für den Rennkurs sowie für die Fahrzeuge, versehen sein.²⁷ Zudem sollen, wie in Art. 28 Abs. 2 SVG normiert, die Anforderungen an die Verkehrssicherheit, die Verkehrserziehung und den Umweltschutz berücksichtigt werden.

Die Schweiz begründet die vorgeschlagene Regelung betreffend die Schaffung einer expliziten Gesetzesgrundlage bezüglich öffentlicher Rundstreckenrennen vor allem mit der Durchführung von Formel-E-Rennen. In Liechtenstein gibt es bis heute keine Formel-E-Rennen. Dennoch möchte die Regierung eine ausreichende gesetzliche Grundlage für verschiedene Sportveranstaltungen, unbeschwerter welcher Grössenordnung, schaffen.

3.5 Völkerrechtliche Verträge

Die Bestimmung über die völkerrechtlichen Verträge wird mit der gegenständlichen Gesetzesänderung grundsätzlich redaktionell neugefasst. Art. 99 besagt, dass die Regierung über die in diesem Artikel aufgelisteten Bereiche des Strassenverkehrs Verträge mit ausländischen Staaten abschliessen kann. Nun soll in Anlehnung an die Schweiz eine Änderung dahingehend aufgenommen werden, dass die Regierung neu Verträge mit ausländischen Staaten zur Ankerkennung von Ausweisen, Nachweisen, Weiterbildungen und Bewilligungen (Bst. b) sowie über die Zulassung von Fahrzeugen (Bst. c) abschliessen kann.

²⁶ «Die vom Verbot ausgenommenen Rundstreckenrennen werden wie motor- und radsportliche Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen zu bewilligungspflichtigen Veranstaltungen.» Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 47.

²⁷ Vgl. dazu Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 47.

3.6 Zulassung neuer elektronischer Hilfsmittel

In Art. 23 SVG soll analog zur Schweiz eine Ergänzung dahingehend vorgenommen werden, die es der Regierung ermöglicht, anstelle eines Geräts zur Aufzeichnung bestimmter Daten auch andere Hilfsmittel wie Apps vorzusehen (neuer Abs. 2a). Mit dieser Anpassung wird sichergestellt, dass auch in diesem Bereich der fortschreitenden Digitalisierung Rechnung getragen wird.

4. VERNEHMLASSUNG

4.1 Allgemeines

Der Vernehmlassungsbericht zur Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes wurde von der Regierung anlässlich ihrer Sitzung vom 3. Dezember 2024 genehmigt und folgenden Institutionen und Organisationen mit Frist bis zum 28. Februar 2025 zur Stellungnahme unterbreitet:

- allen Gemeinden
- Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer (LIHK)
- Wirtschaftskammer Liechtenstein (WKL)
- Liechtensteinischer Versicherungsverband
- Automobil Club Fürstentum Liechtenstein
- Verwaltungsgerichtshof
- Landgericht
- Staatsanwaltschaft
- Verkehrs-Club Liechtenstein
- Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil
- Touring Club Schweiz Sektion St. Gallen – Appenzell i.Rh.

- Mobilitätsverein Liechtenstein (MOVE-LI)
- Liechtensteinische Ingenieur- und Architektenvereinigung (lia)
- Datenschutzstelle
- Liechtenstein Olympic Committee
- Landespolizei
- Stabsstelle EWR
- Amt für Volkswirtschaft
- Amt für Informatik
- Amt für Finanzen
- Amt für Tiefbau und Geoinformation
- Amt für Auswärtige Angelegenheiten
- Stabsstelle für Sport

Folgende Institutionen und Verbände haben eine Stellungnahme eingereicht, die sich inhaltlich mit der Vorlage befasst:

- Wirtschaftskammer Liechtenstein
- Touring Club Schweiz Sektion St. Gallen – Appenzell i.Rh.
- Staatsanwaltschaft
- Landespolizei
- Datenschutzstelle

Die übrigen eingeladenen Institutionen und Verbände haben auf eine konkrete Stellungnahme bzw. überhaupt auf eine Stellungnahme verzichtet.

4.2 Ergebnisse der Vernehmlassung

Im Folgenden werden die allgemeinen Aussagen aus den Stellungnahmen zusammengefasst. Detailliertere Äusserungen zu einzelnen gesetzlichen Regelungen werden in den Erläuterungen zu den jeweiligen Artikeln im nachfolgenden Kapitel 5 aufgenommen.

Die Wirtschaftskammer Liechtenstein hat den Vernehmlassungsbericht wohlwollend zur Kenntnis genommen. Besonders begrüsst wurde die Änderung von Art. 8 Abs. 4 SVG, da sie eine flexiblere Anpassung des Gesamtgewichts von Nutzfahrzeugen ermöglicht. Diese flexiblere Regelung sei notwendig gewesen, damit Transportunternehmen effizienter und kostenschonender wirtschaften könnten.

Die Staatsanwaltschaft begrüsst die geplanten Änderungen des SVG, insbesondere die Änderungen von Art. 95 Abs. 4 und 5 SVG betreffend die Strafmilderung bei Wiederhandlungen auf dringlichen und taktisch notwendigen Dienstfahrten der Polizei, der Feuerwehr, der Sanität und des Zolls. Damit würden die spezielle Situation und die berechtigten Anliegen der genannten Baulichtorganisationen bei der strafrechtlichen Beurteilung von Verstössen bei Fahrten im Notfalleinsatz ausreichend berücksichtigt.

Die Sektion St. Gallen - Appenzell I.Rh. des Touring Club Schweiz TCS, zusammen mit der TCS Regionalgruppe Sarganserland – Werdenberg – Fürstentum Liechtenstein, begrüsst es, dass das Fürstentum Liechtenstein das schweizerische Strassenverkehrsrecht rezipiert. Sie unterstützt die neuen Regelungen betreffend die Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen, die Strafmilderung bei Wiederhandlung auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten der Polizei, der Feuerwehr, der Sanität und des Zolls, sowie die Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen und generell die Zulassung neuer elektronischer Hilfsmittel. Weitere Anmerkungen betreffen die Informationspflichten, den Datenschutz und die Ausbildung,

die Haftung und das automatisierte Parken. Die TCS Sektion St. Gallen - Appenzell I.Rh. verweist in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme des Touring Club Schweiz (TCS), welche im Rahmen des diesbezüglichen schweizerischen Gesetzgebungsprozesses an das Eidgenössische Departement für Umwelt, des Verkehrs, der Energie und der Kommunikation UVEK bzw. Bundesamt für Strassen (ASTRA) eingereicht wurde. Die schweizerische Rezeptionsvorlage wurde unter Berücksichtigung dieser Eingabe erstellt, sodass hier nicht konkret darauf eingegangen wird.

Die Datenschutzstelle empfiehlt allgemein, nebst spezifischen Äusserungen zu einzelnen Artikeln (siehe jeweils nachfolgend in Kapitel 5), die Begriffe «Bearbeitung» und «bearbeiten» durch die in der Verordnung (EU) 2016/679 DSGVO²⁸ üblichen Begriffe «Verarbeitung» und «verarbeiten» zu ersetzen. Dieser Empfehlung wurde Folge geleistet.

5. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER VERNEHMLASSUNG

Zu Art. 8 Abs. 4 – Ausmasse und Gewicht

In Art. 8 Abs. 4 SVG soll die Beschränkung aufgehoben werden, die besagt, dass das Gesamtgewicht eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers nur einmal jährlich oder bei einem Halterwechsel geändert werden darf. Dadurch wird es den Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern ermöglicht, jederzeit bei der zuständigen Behörde, dem ASV, eine Änderung des Gesamtgewichts zu beantragen. Dies kann dem Transportgewerbe helfen, Kosten zu sparen und das Gewicht flexibel an die

²⁸ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), ABl. L 119 vom 04.05.2016, S. 1- 88.

aktuellen Gegebenheiten anzupassen, was sich unter anderem auf die Berechnung der LSVÄ auswirkt.

Zu Art. 23 neuer Abs. 2a – Ergänzung der Zulassungsvorschriften

Die geltende Version von Art. 23 Abs. 2 Bst. i SVG soll wie in der Schweiz um eine Regelung ergänzt werden, die es der Regierung ermöglicht, anstelle eines Geräts zur Aufzeichnung bestimmter Daten auch andere Hilfsmittel wie Apps vorzusehen (neuer Abs. 2a). Es wird erwartet, dass die nächste Generation der international geregelten Fahrtenschreiber keine fest im Fahrzeug eingebauten Geräte mehr erfordert. Mit dieser Anpassung wird sichergestellt, dass die Regierung auch solche Hilfsmittel zulassen kann, wodurch der fortschreitenden Digitalisierung in diesem Bereich Rechnung getragen wird.

Zu IIa Teil: Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem

Mit der gegenständlichen Gesetzesänderung soll ein neues Kapitel über Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen ins SVG integriert werden. Aufgrund der besonderen Eigenschaften dieser Fahrzeuge und ihrer potenziellen Auswirkungen auf verschiedene Bereiche des Strassenverkehrsrechts erscheint es angemessen, ihre spezifischen Eigenheiten in einer eigenen Gliederungseinheit umfassend zu regeln.

Zu Art. 23a – Begriff

Zu Beginn des neuen Kapitels wird in Art. 23a der Begriff «Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen» legal definiert. Analog zu den Bestimmungen der Schweiz werden Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem als solche bezeichnet, die «in der Lage sind, die Fahraufgaben zumindest unter bestimmten Bedingungen dauerhaft und umfassend zu übernehmen.»²⁹ Diese unterscheiden sich von

²⁹ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 61.

Fahrzeugen mit Assistenzsystemen, die nur punktuell eingreifen, wie etwa ein Notbrems- oder Ausweichassistent, oder die zwar die Fahrzeugbedienung dauerhaft übernehmen können, jedoch nicht die vollständige Kontrolle, wie beispielsweise ein adaptiver Tempomat mit Spurhaltesystem. Mit dieser Definition sind Fahrzeuge der Stufen 3–5 nach der SAE J3016 Norm gemeint. Die in den folgenden Artikeln vorgeschlagene Verordnungskompetenz der Regierung beschränkt sich jedoch auf Fahrzeuge der Stufen 3 und 4. Für vollständig autonome Fahrzeuge der Stufe 5, die unter allen Bedingungen auf allen Strassen fahren können, gibt es kurz bis mittelfristig noch keinen Regelungsbedarf. Fahrzeuge der Stufe 5 fallen jedoch unter die Versuchskompetenz des Artikels 23h.

Zu Art. 23b – Befreiung des Fahrzeugführers bzw. der Fahrzeugführerin von seinen/ihren Pflichten

Abs. 1 soll der Regierung die Kompetenz erteilen, Fahrzeuglenkende von ihren Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten zu befreien, wenn ein Automatisierungssystem aktiviert ist. Diese Regelung bezieht sich «auf serienmässig produzierte Fahrzeuge der Stufen 3 und 4, die ein Automatisierungssystem aufweisen, das die Fahraufgaben bei bestimmten Gegebenheiten (z.B. bei schönem Wetter auf Autobahnen) umfassend übernehmen kann. Aufgrund der beschränkten Einsatzbereiche dieser Systeme benötigen diese Fahrzeuge weiterhin eine Fahrzeugführerin oder einen Fahrzeugführer und müssen mit den entsprechenden Bedienelementen (z.B. einem Lenkrad) versehen sein.»³⁰

Zudem regelt die Regierung wie weit die Fahrzeuglenkenden von ihren Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten nach Art. 29 Abs. 1 befreit werden können

³⁰ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 55.

und ob ihnen während der Fahrt andere Verrichtungen erlaubt sind.³¹ Eine umfassende Befreiung der Fahrerinnen und Fahrer von ihren Pflichten im Strassenverkehr wird jedoch nur eingeschränkt realisierbar sein. Bei Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem der Stufe 3 gemäss der SAE J3016 Norm muss die Fahrerin oder der Fahrer die Steuerung wieder übernehmen, sobald das System dies fordert.³²

Zusätzlich zur Befreiung der Fahrzeuglenkenden von ihren Pflichten könnten weitere Änderungen von Verhaltensregeln in Betracht gezogen werden. Beispielsweise wäre eine «Verkürzung des Abstands zum vorausfahrenden Fahrzeug anzustreben»,³³ wenn die Steuerung durch ein Automatisierungssystem erfolgt. Die Regierung hat allerdings bereits jetzt die Kompetenz, den Mindestabstand differenziert zu regeln (Art. 53 Abs. 1 SVG), weshalb dahingehend keine Änderung des Gesetzes erforderlich ist.

Der Abs. 2 des neuen Art. 23b thematisiert das automatisierte Parkieren («Automated Valet Parking»), bei dem die Fahrerin oder der Fahrer das Fahrzeug am Eingang der Parkfläche verlässt und das Parksysteem aktiviert. Das Fahrzeug parkt

³¹ Dies hängt zudem von den Funktionalitäten des Automatisierungssystems ab. Dabei muss die Verkehrssicherheit jederzeit gewährleistet sein, was bedingt, dass die Verhaltensregeln auch im automatisierten Modus vollumfänglich beachtet werden. Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 62.

³² «Unter Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte wird es bei diesen Systemen wesentlich von der Dauer der Vorwarnzeit für die Rückübernahme der Steuerung und der Reaktionsweise und -zuverlässigkeit des Automatisierungssystems bei Nichtübernahme abhängen, in welchem Rahmen und ob überhaupt die Fahrzeuglenkenden von ihren Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten befreit werden können. In jedem Fall müssen sie ständig eine Restaufmerksamkeit aufrechterhalten und in der Lage sein, rechtzeitig und angemessen auf eine Übernahmeanforderung des Automatisierungssystems zu reagieren und die Fahrzeugsteuerung wieder zu übernehmen. Eine weitergehende Befreiung der Fahrzeuglenkenden wird möglich sein, sobald Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem keine Rückübernahme der Fahrzeugsteuerung durch die Lenkerin oder den Lenker mehr verlangen, sondern sich selber in einen sicheren Zustand versetzen können, sobald die Bedingungen, unter denen ihr Einsatz zulässig ist, nicht mehr gegeben sind (Stufe 4 nach Norm SAE J3016.)»

³³ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 63.

dann selbstständig ein.³⁴ Für diesen Anwendungsfall benötigt die Regierung weitergehende Kompetenzen als in Abs. 1 vorgesehen. Zusätzlich zur Beherrschungspflicht soll die Regierung auch die Erlaubnis erteilen können, dass die Fahrerin oder der Fahrer im Fahrzeug nicht anwesend sein muss. Dadurch kann das Fahrzeug in einem eingeschränkten Rahmen ohne Fahrerin oder Fahrer genutzt werden, ohne als führerloses Fahrzeug zu gelten. Diese Möglichkeit ist nur auf speziell abgegrenzten Parkflächen zulässig. Die Regierung soll die Anforderungen für solche Flächen und Fahrzeuge festlegen können, einschliesslich einer Höchstgeschwindigkeit und der Abgrenzung zu Fussgängerbereichen.

Zu Art. 23c – Führerlose Fahrzeuge auf bestimmten Fahrstrecken

Die Regierung soll durch Art. 23c die Kompetenz erhalten, die Rahmenbedingungen für die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen festlegen zu können. Dazu sieht die Gesetzesänderung konkret vor, dass die Zulassung auf bestimmte Strecken beschränkt wird (Abs. 1), wobei sowohl die Strecken als auch zusätzliche Einsatzbedingungen von der Regierung bestimmt werden (Abs. 2 und 3).

Dieser Art. richtet sich an führerlose Fahrzeuge der Stufe 4.³⁵ Im Gegensatz zu den Fahrzeugen der Stufen 3 und 4, die in Art. 23b thematisiert werden, sind diese Fahrzeuge dazu gedacht, «die ganze Fahrtstrecke ohne Fahrzeugführerinnen oder Fahrzeugführer zurückzulegen.»³⁶ Obwohl diese Fahrzeuge ohne Fahrerin oder Fahrer betrieben werden dürfen, schreibt Art. 23c Abs. 1 vor, dass sie von einer Operatorin oder einem Operator überwacht werden müssen. Die Regierung regelt dazu die weiteren Zulassungs- und Verwendungsvoraussetzungen, das

³⁴ Vgl. dazu Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 63: «Das Fahrzeug fährt dann selbstständig in die Parkierungsfläche, sucht ein Parkfeld und parkt dort ein, ohne dass es beaufsichtigt wird.»

³⁵ Vgl. dazu analog Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 64.

³⁶ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 64.

Zulassungsverfahren sowie die Rechte und Pflichten der Operatoren bzw. Operatorinnen (Abs. 2) und kann diesbezüglich vorsehen, dass die Operatoren bzw. Operatorinnen nicht ständig das Fahrzeug beobachten, aber zumindest bereit sein müssen, «auf Aufforderung des Fahrzeugs hin zu reagieren (z.B. Deaktivierung des Systems, Übernahme der Steuerung, Information der Passagiere).»³⁷ Dafür benötigen sie eine ständige Verbindung zum Fahrzeug und aktuelle Umgebungsinformationen.

Die Regierung ist zudem befugt, die Fahrstrecken und allfällige weitergehende Bedingungen, unter denen ein führerloses Fahrzeug auf diesen Strecken zum Einsatz kommen darf, im Einzelfall festzulegen. Die Begrenzung der Zulassung auf bestimmte Strecken bedeutet dabei allerdings nicht, dass nur eine einzige Strecke gemeint ist. Wichtig ist, dass «auf allen von einer Zulassung eines führerlosen Fahrzeugs betroffenen Streckenabschnitten die Zulassungsbedingungen erfüllt sind. Ist dies der Fall, kann eine Zulassung auch längere Strecken oder eine Vielzahl von Strecken umfassen und so ganze Zonen oder Gebiete abdecken. Damit können auch die Grundlagen geschaffen werden für den Betrieb von On-Demand-Verkehrssystemen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem.»³⁸

Zu Art. 23d – Führerlose Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedriger Geschwindigkeit

Diese Regelung soll den Anwendungsfall abdecken, der voraussichtlich bis Anfang der 2030er Jahre möglich ist. Es handelt sich dabei um eine besondere Kategorie führerloser Fahrzeuge, die durch «geringe Abmessungen sowie niedrige

³⁷ Wobei einzelne Operatorin oder ein einzelner Operator mehrere Fahrzeuge überwachen kann, solange dies die Überwachungsfunktion nicht beeinträchtigt. Vgl. dazu Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 64.

³⁸ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 65.

Geschwindigkeiten»³⁹ gekennzeichnet sind. Dazu gehören unter anderem auch Lieferroboter, die in der Schweiz bereits testweise eingesetzt wurden, sowie kleine Fahrzeuge für den Personentransport.⁴⁰

Es wird erwartet, dass diese Fahrzeuge andere Zulassungskriterien haben werden als jene nach Art. 23c, um ihren praktischen Einsatz zu ermöglichen. «Die Beschränkung auf bestimmte Strecken scheint den möglichen Einsatz zu stark einzuschränken. Zudem ist denkbar, dass eine Operatorin oder ein Operator bei diesen Fahrzeugen von bestimmten Pflichten befreit werden kann. Unter Umständen ist das Vorhandensein einer Ansprechperson, die bei einem Ereignis kontaktiert werden könnte, ausreichend.»⁴¹ Angesichts der niedrigen Betriebsgefahr solcher Fahrzeuge scheint es angemessen, der Regierung die Befugnis zu erteilen, von der Festlegung spezifischer Fahrstrecken abzusehen und Operatorinnen sowie Operatoren von bestimmten Pflichten zu entbinden.

Aus heutiger Sicht stellen solche Fahrzeuge allerdings ein Problem dar, da ihr Betrieb aufgrund ihrer langsamen Geschwindigkeiten auf öffentlichen Strassen ungeeignet wäre. Aber auch eine erweiterte Genehmigung für den Einsatz auf Gehwegen wäre nicht sinnvoll. Daher plant die Regierung, die in diesem Artikel vorgesehenen Befugnisse in der Anfangsphase der Umsetzung des Gesetzes nicht auszuschöpfen. Stattdessen soll eine Option geschaffen werden, die in einer späteren Phase (möglicherweise bei einer zukünftigen Verordnungsrevision) genutzt werden kann, falls sich die Bewertung ändert und solche Fahrzeuge aus bestimmten Gründen (wie z.B. zur Verbesserung der Mobilität für ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen) wichtiger werden.

³⁹ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 65.

⁴⁰ vgl. dazu den Hinweis auf S. 65, Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026.

⁴¹ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 65.

Zu Art. 23e – Gemeinsame Bestimmungen

Dieser Artikel definiert die Rahmenbedingungen, die für die Regierung bei der Regelung nach den Artikeln 23b bis 23d relevant sind.

Abs. 1 hält fest, dass im Rahmen der Regelung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystem die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer nicht beeinträchtigt wird, dass die Verkehrsregeln beachtet werden können und dass die Automatisierungssysteme Daten nur dann verarbeiten können, wenn deren Richtigkeit und Integrität gewährleistet ist.

Somit müssen die Regelungen von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem insbesondere auch die schwächeren Verkehrsteilnehmenden schützen, wie etwa Fussgängerinnen und Fussgänger oder Velofahrer und Velofahrerinnen. Dies bedeutet, dass das Mass der Entbindung der Fahrerinnen und Fahrer von ihren Pflichten auf die Funktionen des Automatisierungssystems abgestimmt sein muss. Selbst bei Fahrzeugen der Stufe 3 kann die Fahrerinnen oder der Fahrer nicht weitgehend von ihren oder seinen Aufmerksamkeits- und Kontrollpflichten entbunden werden, wenn nicht gewährleistet ist, dass ihnen nach einer Aufforderung zur Übernahme der Steuerung genügend Zeit zur Verfügung steht. Dies gilt auch, wenn das Fahrzeug Notfallmanöver ausführen kann, falls der Fahrer oder die Fahrerinnen die Steuerung nicht rechtzeitig übernimmt. Grundsätzlich gilt deshalb: Je kürzer die garantierte Mindestübernahmezeit, desto höher müssen die Anforderungen an technische Massnahmen wie Notfallmanöver sein, um eine weitgehende Befreiung als vertretbar erscheinen zu lassen.⁴² Die Verkehrssicherheit erfordert,

⁴² Vgl. dazu Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 66: «Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass bei Fahrzeugen der Stufe 3 die Anforderungen an kompensierende technische Massnahmen (wie risikominimierende Manöver) umso höher sein müssen, je geringer die garantierte minimale Übernahmezeit ist, die der Fahrzeugführerinnen oder dem Fahrzeugführer für die erneute Übernahme der Fahrzeugsteuerung eingeräumt wird, damit eine weitgehende Befreiung bei aktivierten Automatisierungssystem von den Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten als vertretbar erscheint.»

dass Automatisierungssysteme auch in besonderen Problemsituationen sicher funktionieren und diese auch zuverlässig erkennen können, wie z.B. bei internen Fehlfunktionen oder äusseren Einflüssen wie beispielsweise bei Nebel oder starkem Regen. Das Risiko, das mit der Nutzung von Fahrzeugen verbunden ist, darf durch das Automatisierungssystem nicht erhöht werden. Die Systeme müssen dem Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen, wofür aktuell die Norm ISO 26262⁴³ als Mindeststandard für die funktionale Sicherheit in Fahrzeugen herangezogen wird.⁴⁴

Zudem wird durch Art. 23e Abs. 1 sichergestellt, dass die Verkehrssicherheit und die Verkehrsregeln auch bei aktiviertem Automatisierungssystem eingehalten werden müssen. Die Verkehrssicherheit und Verkehrsregeln umfassen spezielle Pflichten wie die Bildung von Rettungsgassen, das Verhalten gegenüber Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn, die Beachtung polizeilicher Zeichen und Vorsicht bei Anzeichen für unsicheres Verhalten anderer Verkehrsteilnehmenden. Ein Automatisierungssystem sollte die Fahrerin oder den Fahrer rechtzeitig zur Übernahme der Steuerung auffordern können.

Des Weiteren ist hinsichtlich der hohen Relevanz für Sicherheit und Verkehrsfluss die Qualität der verarbeiteten Daten von grosser Bedeutung. Daher dürfen Automatisierungssysteme nur dann Daten verarbeiten, wenn deren Richtigkeit und Integrität sichergestellt sind (Abs. 1). Der Hersteller muss nachweisen, dass diese Anforderungen erfüllt sind. Besonders kritisch sind Daten, die von ausserhalb in das System eingespeist werden. Um den Datenschutz und die Datensicherheit zu

⁴³ Internationale Organisation für Normung ISO 26262-Funktionale Sicherheit für Strassenfahrzeuge.

⁴⁴ Vgl. dazu Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 39: «Diese Norm stellt einen Mindeststandard für die funktionale Sicherheit in Fahrzeugen dar und beschreibt Methoden sowie Prozesse, um mögliche Risiken elektrischer und elektronischer Komponenten sowie des Gesamtfahrzeugs während dem gesamten Lebenszyklus zu identifizieren und die nötigen Vorkehrungen für die Sicherheit zu treffen.»

gewährleisten, könnte die Zuverlässigkeit der externen Daten z.B. mit Zertifikaten von vertrauenswürdigen Herausgebern oder unter Zuhilfenahme einer Zertifizierungsstelle im Sinne von Art. 39 DSGVO⁴⁵ bzw. Art. 42f. DSGVO sichergestellt werden.⁴⁶

Abs. 2 schreibt vor, dass Fahrzeuge mit Automatisierungssystem mit einem Fahrmodusspeicher ausgestattet sein müssen, der bestimmte Ereignisse aufzeichnet. Dies ist notwendig, um festzustellen, ob zu einem bestimmten Zeitpunkt das Automatisierungssystem oder die Fahrerin bzw. der Fahrer für ein bestimmtes Fahrverhalten verantwortlich war. «Soweit die Fahrzeuglenkenden von ihren Verkehrspflichten befreit werden, entfällt grundsätzlich auch ihre an eine Verletzung der Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflicht anknüpfende zivilrechtliche Haftbarkeit als Lenkende sowie ihre Strafbarkeit. Um im Nachhinein nachvollziehen zu können, ob zu einem bestimmten Zeitpunkt das Automatisierungssystem oder die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer für ein bestimmtes Fahrverhalten verantwortlich war, müssen die Interaktionen zwischen der Fahrzeugführerin oder dem Fahrzeugführer und dem Automatisierungssystem festgehalten werden.»⁴⁷

Abs. 3 fordert, dass unbefugter Zugriff auf das Automatisierungssystem oder den Fahrmodusspeicher verhindert werden muss. Dies schliesst den Schutz der Daten vor unbefugter Beschaffung, Veränderung, Löschung oder Unbrauchbarmachung ein. Der Schutz der Automatisierungssysteme und des Fahrmodusspeichers vor

⁴⁵ Datenschutzgesetz (DSG) vom 4. Oktober 2018, LGBl. 2018 Nr. 272.

⁴⁶ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 65.

⁴⁷ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 66; für weitere Ausführungen zur straf- und zivilrechtlichen Verantwortung im Zusammenhang mit automatisierten Fahrzeugen siehe die Ausführungen in der Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 37 bis 39.

unbefugtem Zugriff muss dem neuesten Stand der Wissenschaft und Technik entsprechen.⁴⁸

In Bezug auf Art. 23e Abs. 1 stellt sich die Datenschutzstelle die Frage, wie die Verpflichtung erfüllt werden kann, dass Automatisierungssysteme Daten nur dann verarbeiten können, wenn deren Richtigkeit und Integrität gewährleistet ist. Korrekt wäre es zu verlangen, dass die Automatisierungssysteme so ausgestaltet seien, dass sie die Integrität und Sicherheit der Daten gewährleisten. Die Richtigkeit der Daten könne hingegen nicht vom System und auch nicht mit Hilfe einer Zertifizierung sichergestellt werden, sondern obliege dem Verantwortlichen.

Hierzu ist zu bemerken, dass die Sicherstellung der Richtigkeit und Integrität der Daten in Automatisierungssystemen von Fahrzeugen von besonders grundlegender Bedeutung ist. Fehlerhafte oder manipulierte Daten können direkt die Sicherheit und Funktionalität mit schwerwiegenden Konsequenzen beeinflussen. Diese Systeme sind äusserst komplex und erzeugen riesige Datenmengen, die wiederum in Echtzeit verarbeitet werden müssen. Damit, und mit der Vernetzung der Fahrzeuge, einhergehen Risiken im Zusammenhang mit ihrer «Cybersecurity» wie Manipulation und Hackerangriffe, welche die Datenintegrität gefährden. Zur Gewährleistung der Sicherheitsstandards solcher Systeme gibt es daher eine Reihe von internationalen Vorschriften und Massnahmen wie Reglemente, Richtlinien, Zertifizierungen etc., welche die funktionale Sicherheit, Softwarequalität und KI-Sicherheit in Fahrzeugen sicherstellen. Um diesen zu genügen, müssen die Automatisierungssysteme technisch so aufgebaut bzw. konstruiert sein, dass sie die Verlässlichkeit, Integrität und Sicherheit der Daten aufgrund ihrer spezifischen Technizität

⁴⁸ Diese Anforderungen sind im UN-Reglement Nr. 155 enthalten, das einheitliche Bestimmungen für die Zulassung von Fahrzeugen in Bezug auf Cybersicherheit und das Cybersicherheits-Managementsystem festlegt. Vgl. dazu UNECE, UN-Reglement Nr. 155 – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Cybersicherheit und des Cybersicherheitsmanagementsystems, 2021/387, ABl. L 82/30.

und Beschaffenheit garantieren. Hierfür, also auch für die Richtigkeit der Daten, muss der Hersteller den Nachweis erbringen bzw. ist hierfür verantwortlich, indem er das richtige System verbaut, das diese Anforderungen erfüllt. Die Richtigkeit der Daten wird in diesem Sinne somit vom System und auf Basis der einschlägigen technischen Standards, Normen und Vorschriften wie z.B. einer Zertifizierung gewährleistet, für dessen Funktionieren und Qualität jedoch letztendlich der Hersteller verantwortlich ist.

Zu Art. 23f – Anforderungen an den Fahrmodusspeicher

Im Abs. 1 soll festgelegt werden, dass der Fahrmodusspeicher nicht deaktivierbar sein darf und Abs. 2 bestimmt, dass bestimmte Ereignisse aufgezeichnet werden müssen, wie z.B. die Aktivierung und Deaktivierung des Automatisierungssystems samt Gründen, die Übernahmeaufforderungen und deren Ursachen, das Unterdrücken oder Abschwächen von Fahrzeuglenkenden durch das System, Einleiten von Risikominimierungs- oder Notfallmanövern sowie sicherheitsrelevante Störungen. Bei führerlosen Fahrzeugen sind zusätzlich die Befehle der Operatorin oder des Operators sowie Unterbrechungen der Kommunikationsverbindung aufzuzeichnen (Abs. 3). Diese Ereignisse müssen mit der installierten Softwareversion und einem Zeitstempel gespeichert werden (Abs. 4). Die Daten müssen unveränderlich sein. Wenn der Speicher voll ist, werden die ältesten Daten überschrieben (Abs. 5).

Die Regierung definiert die Mindestanforderungen an den Fahrmodusspeicher, wie z.B. die minimale Speicherkapazität, und konkretisiert die aufzuzeichnenden Daten in Abstimmung mit internationalen Vorgaben (Abs. 6). Dazu könnte die Regierung festlegen, welche Anforderungen an den Zeitstempel und die Gründe für eine Deaktivierung des Automatisierungssystems (z.B. durch das System selbst oder durch eine Lenkbewegung der FahrerIn oder des Fahrers) oder eine Übernahmeaufforderung (z.B. Erreichen der Systemgrenzen oder technische Störungen)

bestehen. Ausserdem erhält die Regierung die Befugnis, Fahrzeuge nach Art. 23d von der Pflicht zur Ausstattung mit einem Fahrmodusspeicher auszunehmen oder die aufzuzeichnenden Ereignisse zu beschränken.

Die durch den Fahrmodusspeicher gespeicherten Daten ermöglichen Rückschlüsse auf die Verantwortlichkeit für das Fahrverhalten zu einem bestimmten Zeitpunkt sowie die Funktionsfähigkeit des Automatisierungssystems, jedoch nicht zur Rekonstruktion von Unfällen. Für diesen Zweck sind Unfalldatenschreiber vorgesehen, die bereits in Blaulichtfahrzeugen vorhanden sind und gemäss der Verordnung (EU) 2019/2144⁴⁹ ab Mitte 2024 in allen neu zugelassenen Fahrzeugen installiert sein müssen.⁵⁰ Neue Fahrzeugtypen müssen diese bereits seit Mitte 2022 besitzen, um die für die Unfallanalyse relevanten Daten zu erfassen.

Zu Art. 23g – Zugriff auf die Daten des Fahrmodusspeichers

Diese Regelung legt fest, wer auf die gespeicherten Daten zugreifen darf. Abs. 1 besagt, dass die im Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten der Fahrzeughalterin oder dem Fahrzeughalter jederzeit über eine standardisierte Schnittstelle in einem leicht lesbaren Format zur Verfügung stehen sollen.⁵¹ Der Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin darf jederzeit auf Daten zugreifen, die während der eigenen Fahrten entstanden sind. Auf Daten, die bei Fahrten von Dritten erzeugt wurden, kann nur dann zugegriffen werden, wenn ein berechtigtes Interesse im

⁴⁹ Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission, ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1–40.

⁵⁰ Siehe Art. 102 und Art. 102a Verordnung vom 16. Juli 1996 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS), LGBl. 1996 Nr. 143.

⁵¹ Dies geschieht über das On-Bord-Diagnose-System (OBD 2).

Zusammenhang mit einem Unfall oder einer Verkehrsverletzung nachgewiesen wird. Die Einhaltung dieser Regelung liegt primär in der Verantwortung des Halters oder der Halterin. Der Zugriff ist jedoch immer mit dem ausdrücklichen Einverständnis des Dritten möglich.

Aus Sicht der Datenschutzstelle sei vor allem die Verpflichtung, dass Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem mit einem Fahrmodusspeicher ausgestattet sein müssen, aus datenschutzrechtlichen Aspekten relevant. Während die Rechtsgrundlage für die Datenverarbeitung mit der Gesetzesänderung geschaffen werde, sei vor allem Art. 23g – Zugriff auf die Daten des Fahrmodusspeichers – genau zu analysieren. Besonders der Zugriff auf Daten, die einem Dritten zuzurechnen seien, sei problematisch. In den Erläuterungen werde ausgeführt, «dass auf Daten, die bei Fahrten von Dritten erzeugt wurden, nur dann zugegriffen werden kann, wenn ein berechtigtes Interesse im Zusammenhang mit einem Unfall oder einer Verkehrsverletzung nachgewiesen wird. Die Einhaltung dieser Regelung liegt primär in der Verantwortung des Halters oder der Halterin.» Diese Regelung lehne sich (vermutlich) an den Begriff des berechtigten Interesses in Art. 6 Abs. 1 Bst. f DSGVO an. Verantwortlich dafür, dass das Vorhandensein dieser berechtigten Interessen für einen Zugriff geprüft werde, sei der Halter bzw. die Halterin. Diese Konstellation sei aus Sicht der Datenschutzstelle schwierig, da es darauf hinauslaufe, dass die einzigen technischen und organisatorischen Massnahmen in Bezug auf die Zugriffsberechtigung das «Vertrauen» in den Halter oder die Halterin sei.

In diesem Zusammenhang ist auszuführen, dass die Geltendmachung eines berechtigten Interesses gemäss Art. 23g Abs. 1 (Art. 6 Abs. 1 lit. f DSGVO) an verschiedene Bedingungen geknüpft ist, welche die Halterin bzw. der Halter kumulativ erfüllen muss. Er oder ein Dritter muss ein legitimes, berechtigtes und nachvollziehbares Interesse haben, z. B. IT-Sicherheit, Betrugsprävention oder eben ein Unfall bzw. eine Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften. Nicht ausreichend

sind bloss wirtschaftliche Interessen bzw. Vorteile. Des Weiteren muss die Datenverarbeitung erforderlich bzw. notwendig sein, um dieses Interesse zu verfolgen. Es darf kein weniger einschneidendes Mittel geben, das den Zweck ebenso effektiv erfüllt. Zudem ist eine Interessenabwägung vorzunehmen. Die Rechte und Grundfreiheiten der betroffenen Person dürfen nicht überwiegen (EU-Grundrechtecharta⁵² Art. 7 Achtung des Privat- und Familienlebens, Art. 8 Schutz personenbezogener Daten etc.). Besonders schutzbedürftig sind bspw. Kinder.

Im Anlassfall muss ferner jeglicher Zugriff dokumentiert werden und die Abwägung schriftlich festgehalten werden (Rechenschaftspflicht nach Art. 5 Abs. 2 DSGVO). Die Betroffenen müssen zusätzlich informiert werden und haben ein Widerspruchsrecht (Art. 21 DSGVO).

Wenn eine andere Person das Fahrzeug nutzt, muss die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter die relevanten Daten bereitstellen, sofern die Drittperson ein berechtigtes Interesse nachweisen kann (Abs. 2). Es soll vermieden werden, dass der Halter oder die Halterin gezwungen ist, umfangreiche Daten ohne berechtigtes Interesse bereitzustellen. Diese Einschränkung soll insbesondere Unternehmen, die Mietfahrzeuge anbieten, vor einem unverhältnismässigen Aufwand schützen und einen ausgewogenen Ausgleich zum datenschutzrechtlichen Auskunftsrecht (Art. 15 DSGVO) bieten. Diese Regelung gilt ebenso auch für Operatorinnen sowie Operatoren (Abs. 2).

In Bezug auf den Art. 23g Abs. 2 stellt sich für die Datenschutzstelle die Frage, was konkret der Zusammenhang zwischen dem Absatz 2 und dem in den Erläuterungen genannten Auskunftsrecht gemäss Art. 15 DSGVO ist. Der Gesetzeswortlaut führt aus, dass die Daten dem Operator dann zur Verfügung zu stellen sind, wenn

⁵² Charta der Grundrechte der Europäischen Union, (2012/C 326/02), ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 391-407.

dieser ein berechtigtes Interesse geltend machen kann. Art. 15 DSGVO hingegen setzt für eine Auskunft zu den Daten keine Geltendmachung eines berechtigten Interesses voraus. Somit seien die Voraussetzungen unterschiedlich.

Dazu ist festzuhalten, dass das Auskunftsrecht nach Art. 15 DSGVO eines der wesentlichen Rechte der Betroffenen ist. Es ermöglicht der betroffenen Person, grundsätzlich und ohne Geltendmachung eines berechtigten Interesses Auskunft über die Art und Weise der Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten zu erhalten. Art. 23g Abs. 2 jedoch stellt sicher, dass der Fahrzeughalter dem Fahrzeugführer und dem Operator nur diejenigen Daten von deren Fahrten zur Verfügung stellt, an denen sie ein berechtigtes Interesse analog zu Abs. 1 geltend machen können. Somit sind in dieser Hinsicht Fahrzeugführer und Operatoren dem Fahrzeughalter in Bezug auf Daten Dritter betreffend die Datenverarbeitung gleichgestellt. Fahrzeugführer und Operatoren müssen also dieselben Voraussetzungen (berechtigtes Interesse) für den Erhalt dieser Daten erfüllen. Art. 23g Abs. 2 bezieht sich daher nicht auf Art. 15 DSGVO, sondern ist eine spezifische Bestimmung bzgl. den Zugriff auf die Daten des Fahrmodusspeichers.

Abs. 3 bestimmt, dass bei Unfällen und Verkehrsverstössen die relevanten Daten der Landespolizei und der Regierung (oder dem ASV als Verwaltungsbehörde) zugänglich sein müssen, um zu klären, ob das Fahrverhalten der Fahrerin oder des Fahrers oder das Automatisierungssystem verantwortlich war. Diese Behörden müssen die Daten löschen, sobald sie nicht mehr benötigt werden, spätestens jedoch sechs Monate nach Abschluss eines allfälligen Straf- oder Verwaltungsverfahrens.

In Bezug auf Art. 23g Abs. 3 stellt sich für die Datenschutzstelle die Frage, warum die Daten gemäss Gesetz an die «Regierung als Administrativbehörde» offenzulegen seien. Die Erläuterungen führten zusätzlich in Klammer «oder dem ASV als Verwaltungsbehörde» an. Die Datenschutzstelle empfiehlt hier eine Präzisierung

der Zuständigkeit bzw. einer Angabe, wann konkret die Regierung als Administrativbehörde tätig werden könne.

Diesbezüglich gilt es zu erwähnen, dass die Regierung des Fürstentums Liechtenstein auf Grundlage des SVG als Administrativbehörde fungiert. In dieser Funktion entzieht sie z. B. Führerausweise (Art. 15 SVG). Die Regierung übernimmt hier formal Aufgaben, die in anderen Staaten oft spezialisierte Behörden wahrnehmen, und ist damit zuständig für die Anwendung und Kontrolle des Strassenverkehrsrechts. Laut Art. 99 SVG Abs. 1 ist die Regierung mit der Durchführung dieses Gesetzes beauftragt und erlässt die nötigen Durchführungsverordnungen. Die Regierung kann mit Verordnung die ihr in diesem Gesetz übertragenen Aufgaben und Befugnisse untergeordneten Amtsstellen übertragen (Abs. 2). Daher wurden dem ASV hier verschiedene operative Aufgaben und Zuständigkeiten übertragen. Gemäss Art. 28 ff. VZV ist es bspw. zuständig für Massnahmen gegenüber Fahrzeugführern bzw. die Führerausweisverwaltung (Erteilung, Entzug, Sperren). Die Daten des Fahrmodusspeichers können daher laut Vorschlag des Art. 23g Abs. 3 von der Regierung als Administrativbehörde gemäss SVG ausgelesen und bearbeitet werden. Operativ soll dies jedoch durch das ASV erfolgen.

Abs. 4 legt fest, dass das ASV die Daten im Rahmen von Fahrzeugkontrollen, insbesondere bei den periodischen Nachprüfungen (Art. 12 Abs. 4)⁵³ und verarbeiten kann. «Diese Daten erlauben Rückschlüsse auf die Funktionsfähigkeit des Automatisierungssystems und die Betriebssicherheit des Fahrzeugs.»⁵⁴ Es ist nicht erforderlich und daher unzulässig, personenbezogene Daten zu verarbeiten. Die Daten müssen spätestens zwei Jahre nach der Ausserverkehrsetzung des Fahrzeugs

⁵³ Die funktionelle und betriebliche Sicherheit des Automatisierungssystems muss über die gesamte Lebensdauer eines Fahrzeugtyps gewährleistet sein. Daher ist eine Überwachung nach der Markteinführung wichtig, die primär durch den Hersteller erfolgen soll, aber auch durch behördliche Kontrollen im Rahmen der periodischen Fahrzeugprüfungen und der Marktüberwachung.

⁵⁴ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 70.

gelöscht werden. Diese längere Löschrfrist im Vergleich zu Abs. 3 ergibt sich aus dem unterschiedlichen Zweck der Datenerhebung. Es ist sinnvoll, dass die Daten für die gesamte Betriebszeit des Fahrzeugs verfügbar bleiben, um Rückschlüsse auf das Automatisierungssystem zu ziehen. Da Fahrzeuge ausser Verkehr gesetzt und später wieder zugelassen werden können, sollten die Daten auch nach der Stilllegung für eine gewisse Zeit erhalten bleiben. Eine Löschrfrist von zwei Jahren stellt daher einen angemessenen Interessensausgleich dar.

Die Datenschutzstelle führt hierzu aus, dass in Bezug auf Art. 23g Abs. 4 die Speicherfrist von zwei Jahren damit gerechtfertigt werde, dass ein Fahrzeug wieder zugelassen werden könne. Soweit es sich um keine personenbezogenen Daten handelt – wie in den Erläuterungen angedeutet – sei dies aus Sicht der DSS unproblematisch. Allerdings sei es für die Datenschutzstelle nicht nachvollziehbar, wie genau sichergestellt werde, dass für den Zweck des Abs. 4 nur nicht personenbezogene Daten verarbeitet würden. Diese Aussage lege zudem den Rückschluss nahe, dass von den Systemen generell auch personenbezogene Daten verarbeitet würden. Insgesamt sei für die Datenschutzstelle nicht nachvollziehbar, wie genau die Daten, die von den Systemen erhoben und verarbeitet würden, in personenbezogene und nicht personenbezogene unterteilt werden können.

Dem ist zu entgegnen, dass die Zulassungsbehörde, also das ASV, im Rahmen der Nachprüfung von Fahrzeugen nur Daten ausliest, die technische Aspekte betreffen, wie z. B. Fahrzeugtyp, Stammnummer, Leistung und andere. Der Zweck der Verwendung dieser Daten ist strikt begrenzt auf deren technische Relevanz und dürfen bzw. können aufgrund ihres Inhalts und Aussagekraft nur ausschliesslich hierfür verwendet werden. Sie lassen daher keine weitergehenden Rückschlüsse auf die Person des Halters oder anderweitige Halterdaten zu.

Die Trennung der Daten erfolgt schon heute. Die (Register)systeme, insbesondere das Informationssystem Verkehrszulassung IVZ, das Liechtenstein mit der Schweiz

gemeinsam nutzt und unterhält, sind entsprechend aufgebaut und ausgestaltet. Die Trennung in personenbezogene und nicht personenbezogene erfolgt dabei durch genau definierten Zugriffsberechtigungen für definierte Personengruppen unter einer entsprechenden strikten Zweckbindung. Ein Verkehrsexperte kann bspw. im Rahmen der Fahrzeugprüfung nicht auch auf die Daten des Administrativmassnahmenregisters zugreifen, das u.a. über eventuelle Führerausweisentzüge des Halters Auskunft gibt.

Zu Art. 23h – Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem

Abgesehen von der Zuständigkeit der Regierung zur Regulierung soll auch die Befugnis zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Versuche festgelegt werden, bei denen die Fahrzeuge nicht in allen Punkten den geltenden Ausrüstungsvorschriften entsprechen und nicht alle Verkehrsregeln eingehalten werden können. Diese Genehmigungsbefugnis umfasst auch autonome Fahrzeuge der Stufe 5 nach der SAE J3016 Norm. Gleichzeitig soll dadurch das Verfahren zur Erteilung von befristeten Versuchsgenehmigungen vereinfacht werden.

Mit Art. 23h Abs. 1 erhält die Regierung die Kompetenz, befristete Versuche mit Fahrzeugen, die über ein Automatisierungssystem verfügen, zu genehmigen. Für Liechtenstein sind solche Versuche deshalb wichtig, um dadurch den aktuellen Stand der Technik zu ermitteln und den Bedarf an einer Anpassung der rechtlichen Grundlagen abzuschätzen. Zudem wird dadurch ermöglicht, dass Verkehrsbetriebe, Gemeinden, Organisationen oder Unternehmen mit Hilfe von Versuchen neue Geschäftskonzepte testen, das Angebot des öffentlichen Verkehrs weiterentwickeln und die Integration in den lokalen öffentlichen Verkehr prüfen können.⁵⁵

⁵⁵ Vgl. Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 71.

Die vorgeschlagene Genehmigungsbefugnis für Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem soll allerdings an die Bedingung geknüpft sein, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt (Abs. 2). Beispielsweise kann die Regierung vorsehen, dass die im Versuch eingesetzten Begleitpersonen entsprechend geschult, die Strecke und die Versuchsanordnung geeignet und die Funktionsfähigkeit des Fahrzeugs gegeben sein müssen.⁵⁶ Je nach Situation können auch noch zusätzliche Genehmigungen (z.B. eine Funkversuchskonzession) ausserhalb des Strassenverkehrsrechts notwendig werden.

Die Berichte, die von der durchführenden Einrichtung über den Versuch und dessen Erkenntnisse erstellt werden, sind nach Abschluss des Versuchs von der Regierung zu veröffentlichen (Abs. 3). Um die Versuche umfassend analysieren und entsprechende Rückschlüsse ziehen zu können, können Details entscheidend sein, die in den Berichten der Versuchsführenden nicht enthalten sind. Daher müssen gemäss Abs. 3 die Versuchsführenden der Regierung bzw. dem ASV Zugang zu allen mit dem Versuch zusammenhängenden Daten gewähren.

Abs. 4 gibt der Regierung die Möglichkeit, im Rahmen der Bewilligungserteilung Experten für technische Abklärungen beizuziehen und die entsprechenden Kosten an die Antragstellenden weiter zu verrechnen. Dies ist notwendig, da es sich bei der Bewilligung von Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem um einen Bereich mit einem raschen technischen Fortschritt handelt, der entsprechendes Fachwissen erfordert.

Zu Art. 48 Abs. 1 und Abs. 2 - Sportliche Veranstaltungen

Gemäss dem bisherigen Gesetzestext hat die Regierung die Befugnis, bestimmte Ausnahmen vom Verbot von Rundstreckenrennen zu erlauben. Diese Bestimmung

⁵⁶ Vgl. Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 71.

wird als ausreichende gesetzliche Grundlage für Veranstaltungen wie Rasenrennen mit Motorrädern und Kartrennen betrachtet, jedoch nicht für grössere Veranstaltungen wie etwa Formel-E-Rennen. In Zukunft benötigen öffentliche Rundstreckenrennen mit Kraftfahrzeugen sowie andere motorisierte und radfahrbezogene Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen eine Genehmigung der Regierung. Ausflugsfahrten sind von dieser Regelung ausgenommen. Somit erhält die Regierung mit Art. 48 Abs. 1 eine generell-abstrakte Bewilligungskompetenz und nicht mehr nur die Kompetenz, individuell-konkrete Ausnahmegenehmigungen zu erteilen.

Zusätzlich wird im Abs. 2 festgehalten, dass bei der Erteilung der Genehmigung die Erfordernisse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit sowie der Verkehrserziehung zu berücksichtigen sind.

Zu Art. 95 Abs. 4 und Abs. 5 – Strafbarkeit

Sollte eine Fahrerin oder ein Fahrer eines Polizei-, Feuerwehr-, Sanitäts- oder Zollfahrzeugs, während eines dringenden oder taktisch notwendigen Einsatzes gegen Verkehrsregeln oder gegen spezielle Anweisungen verstossen, bleibt sie oder er auch jetzt schon straffrei, sofern sie oder er die notwendige Sorgfalt walten lässt und bei dringenden Fahrten die entsprechenden Warnsignale nutzt. Wenn jedoch die erforderliche Sorgfalt nicht beachtet wurde oder die Warnsignale bei dringenden Fahrten nicht eingesetzt wurden, kann nach aktuellem Recht zumindest eine Strafmilderung vorgesehen werden. Mit der neuen Gesetzesänderung wird aus dieser optionalen Strafmilderung eine verpflichtende Regelung. Damit wird das Ermessen des Richters eingeschränkt, sodass die besondere Situation von Einsatzfahrerinnen und Einsatzfahrern immer das Strafmass beeinflusst.⁵⁷ Entscheidend bleibt, dass die Richterin oder der Richter weiterhin im Einzelfall festlegen kann,

⁵⁷ Vgl. dazu auch die analoge Einschätzung des schweizerischen Bundesrats in der Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 77.

wie stark sich die besondere Situation der Blaulichtfahrenden auf das Strafmass auswirken soll. In diesem Zusammenhang soll das Gericht lediglich die Differenz zwischen der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit und derjenigen, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre, berücksichtigen (Abs. 5).

Zu Art. 99f - Völkerrechtliche Verträge

Es wird vorgeschlagen, den Inhalt der Bestimmungen hinsichtlich des Abschlusses von völkerrechtlichen Verträgen über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr im Rahmen des SVG von der Schweiz zu übernehmen. Es erfolgt daher eine systematische Neufassung der Gliederung und Formulierung des Art. 99f, wobei inhaltlich lediglich Abs. 1 Bst. b und c neu formuliert werden.

Abs. 1 legt fest, dass die Regierung berechtigt ist, mit anderen Staaten völkerrechtliche Abkommen im Bereich des Strassenverkehrs abzuschliessen. Bereits am 18. Juni 2015 hat die Regierung ein solches Abkommen⁵⁸ mit der Schweiz abgeschlossen, welches die Themenbereiche a–f des neu angeordneten Art. 99f umfasst.

Es soll weiterhin die Möglichkeit bestehen, dass Liechtenstein ähnliche Abkommen mit anderen Staaten abschliessen kann, die die Regelungstatbestände des Art. 99f, wie z.B. der Verzicht auf die Pflicht zum Umtausch von Führerausweisen bei Wohnsitzwechsel über die Landesgrenze in Abs. 1 Bst. a, umfassen könnte.

Zudem soll gemäss den Bestimmungen zu Buchstaben b und c die Regierung künftig die Befugnis haben, mit anderen Staaten Verträge zur Anerkennung und Aberkennung von Führerscheinen und Fahrzeugausweisen (wie beispielsweise

⁵⁸ Das Abkommen zwischen der Schweiz und Liechtenstein regelt unter anderem die gegenseitige Anerkennung von Führer- und Lernfahrausweisen, Fahrlehrerbewilligungen, Fähigkeitsnachweisen und Weiterbildungskursen. Darüber hinaus behandelt das Abkommen mit der Schweiz auch Fragen der Fahrzeugzulassung, beispielsweise bei einer Verlegung des Standorts eines in einer Vertragspartei registrierten Fahrzeugs in die andere Vertragspartei. Vgl. dazu Abkommen vom 18. Juni 2015 über den Strassenverkehr zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein, LGBl. 2015 Nr. 200.

Kollektiv-Fahrzeugausweisen), Fähigkeitsnachweisen, Weiterbildungen und Genehmigungen (Bst. b) sowie zur Fahrzeugzulassung (Bst. c) abzuschliessen. Ein Beispiel hierfür wäre ein potenzielles Abkommen mit einem weiteren Nachbarstaat, wie z.B. mit Österreich, zur wechselseitigen Anerkennung von kollektiven Fahrzeugausweisen und Kennzeichen, vergleichbar mit dem bereits bestehenden Abkommen mit der Schweiz.

Der neue Bst. d beinhaltet inhaltlich unverändert die Regelungen zu den grenzüberschreitenden Ausnahmetransporten, die zuvor im Abs. 1 Bst. b normiert wurden.

Die Regelungen zum Abschluss von Verträgen zum gegenseitigen Austausch sowie der Bekanntgabe von Fahrzeughalter-, Fahrberechtigungs- und Motorfahrzeugdaten werden nach der Gesetzesänderung nicht mehr im Abs. 3, sondern im Abs. 1 Bst. e definiert.

Der Inhalt des bisherigen Abs. 4, welcher vorsieht, dass die Regierung Verträge mit der Schweiz über die Beteiligung an der Führung und Nutzung von automatisierten schweizerischen Registern, Fahrzeugtypen oder Fahrtschreiberkarten abschliessen kann, wird neu in Bst. e übernommen

In Abs. 1 Bst. f wird der Regierung die Kompetenz zum Abschluss von Verträgen mit ausländischen Staaten über die Vollstreckung von Geldstrafen oder Bussen bei Wiederhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften eingeräumt, wie es bereits in der derzeit gültigen Gesetzesfassung durch Abs. 3 ermöglicht wurde.⁵⁹

⁵⁹ Dies sieht auch das Kapitel IV. des Vertrags zwischen dem Fürstentum Liechtenstein, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Österreich über die grenzüberschreitende polizeiliche Zusammenarbeit vor. Vgl. Vertrag zwischen dem Fürstentum Liechtenstein, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Österreich über die grenzüberschreitende polizeiliche Zusammenarbeit, LGBl. 2017 Nr. 186.

Abs. 1 Bst. g nennt, die zuvor in Abs. 2 geregelte, Kompetenz der Regierung zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen über den Bau und die Ausrüstung von Fahrzeugen, die Ausrüstung der Fahrzeugbenützer und die gegenseitige Anerkennung damit zusammenhängender Prüfungen.

Der neue Abs. 2 übernimmt inhaltlich den Abs. 5 der aktuell gültigen Gesetzesfassung und regelt weiterhin die Regierungskompetenz zum Abschluss von Vereinbarungen mit ausländischen Staaten über die Wahrnehmung der Aufgaben des Nationalen Versicherungsbüros und des Nationalen Garantiefonds.

6. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Hinsichtlich der Verfassungsmässigkeit der gegenständlichen Vorlage bestehen keine rechtlichen Bedenken.

7. AUSWIRKUNGEN AUF VERWALTUNGSTÄTIGKEIT UND RESSOURCENEINSAATZ

7.1 Neue und veränderte Kernaufgaben

Die Aufgaben und Zuständigkeiten des ASV werden aufgrund dieser Gesetzesvorlage grundsätzlich ausgeweitet. Die Auswirkungen im Rahmen der Umsetzung, Durchführung und der Administration von Aufgaben im Zusammenhang mit dem Bereich des automatisierten Fahrens sind derzeit jedoch noch nicht verlässlich abschätzbar, sodass allfällige neue und veränderte Kernaufgaben noch nicht konkret benannt werden können. Sie werden sich aller Voraussicht inhaltlich an den Fragestellungen an das ASTRA und die kantonalen Strassenverkehrsämter orientieren (siehe nachfolgend 7.2.).

7.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen

Da der Bereich des automatisierten Fahrens ein gänzlich neues Betätigungsfeld ist, kann derzeit noch nicht genau abgeschätzt werden, welche personellen, finanziellen, organisatorischen und räumlichen Auswirkungen bzw. Folgen zu erwarten sind. Dies wird vor allem davon abhängen, in welcher Form und Umfang die diesbezügliche Einbindung und Zusammenarbeit Liechtensteins mit der Schweiz erfolgen wird.

Der Bundesrat führt hierzu aus: «Die rechtliche Umsetzung des automatisierten Fahrens stellt eine neue Daueraufgabe dar und erfordert beim UVEK (ASTRA) vier zusätzliche Vollzeitstellen. So müssen die materiellen Rechtsgrundlagen für das automatisierte Fahren erarbeitet und weiterentwickelt werden. Dies in Koordination mit den Betroffenen aus Forschung, Lehre und Praxis sowie den politischen Behörden. Intensiviert werden muss auch das Engagement auf internationaler Ebene, indem sich die Schweiz bei neuen internationalen Regelungsvorhaben und Gremien aktiv beteiligt und die Umsetzung abstimmt. Damit den Kantonen mit den neuen Aufgaben nicht ein wesentlicher zusätzlicher Aufwand anfällt, wird ihnen der Bund, wie in der Vernehmlassung gefordert, verschiedene Vollzugshilfen zur Verfügung stellen müssen. Schliesslich wird das ASTRA angesichts der relativierten Bedeutung der Typengenehmigung und der hohen Relevanz der nachträglichen Kontrollen bei Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem eine Marktüberwachung aufbauen und betreiben müssen. Dazu kommen jährlich 200 000 Franken Sachmittel für externe Dienstleistungen (u. a. 1–3 Gutachten zu spezifischen Fragestellungen pro Jahr). Diese Aufwände werden innerhalb des Globalbudgets des ASTRA kompensiert. Aufgrund der Förderbestimmung ergibt sich ein Finanzbedarf von rund 2 Millionen Franken pro Jahr.»⁶⁰

⁶⁰ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 81.

Bezüglich der schweizerischen Kantone werden folgende Ausführungen gemacht: «Die Vorlage hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden. Ein Mehraufwand gegenüber den bisherigen Immatrikulationen entsteht den kantonalen Behörden mit der Zulassung von führerlosen Fahrzeugen. Die Anzahl solcher Fahrzeuge dürfte in den folgenden Jahren aber sehr gering bleiben. Auch die Möglichkeit der Bewilligung von Versuchen im regionalen Rahmen kann zwar mit einem zusätzlichen Aufwand verbunden sein. Die Mitwirkung der kantonalen Behörden und insbesondere der kantonalen Strassenverkehrsämter ist aber bereits heute im Rahmen der durch den Bund erteilten Bewilligungen erforderlich. Den Kantonen kommt zudem bei der eigenen Beurteilung von Gesuchen ein grosser Spielraum zu. Es bleibt ihnen überlassen, ob sie die Versuche bewilligen wollen oder nicht. In diesem Sinne entsteht für Kantone und Städte kaum ein unerwünschter Mehraufwand.»⁶¹

7.3 Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung

Die gegenständliche Vorlage hat verschiedene positive Auswirkungen auf die UNO-Nachhaltigkeitsziele (SDGs), insbesondere auf SDG 9 «Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen», SDG 11 «Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig machen» und SDG 13 «Umgehend Massnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen.

Die Regelungen bringen positive Effekte für die Volkswirtschaft mit sich. «Mit der Förderung der digitalen Transformation im Verkehrsbereich werden der Wirtschaft neue, zukunftsorientierte Geschäftsfelder erschlossen. Mit der Möglichkeit

⁶¹ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 82.

der Bewilligung von Versuchen werden Innovationen in zukunftssträchtigen Bereichen gefördert.»⁶²

Die Schaffung neuer Geschäftsmodelle, die auf Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen basieren, erweitert die Palette der Verkehrsangebote. «Die Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem erweitern die Mobilitätsangebote und können insbesondere die Mobilität von Personen mit Einschränkungen erleichtern und kann sich positiv auf die Erschliessung von kleineren Gemeinden auswirken.»⁶³

Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen tragen durch ihre defensive und effiziente Fahrweise positiv zum Umweltschutz bei. Sie fördern die Verbreitung von Elektrofahrzeugen und eröffnen neue Möglichkeiten für nachhaltige und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote, die eine optimierte Auslastung und einen effizienteren Einsatz der Fahrzeuge gewährleisten können.⁶⁴

Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen besitzen das Potenzial, die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss zu verbessern. Dies gilt insbesondere dann, wenn diese Fahrzeuge künftig nicht nur automatisiert fahren, sondern auch umfangreich miteinander vernetzt sind.⁶⁵

7.4 Evaluation

Mit den Gesetzesanpassungen werden keine neuen Massnahmen oder Instrumente eingeführt, deren Wirksamkeit zu evaluieren ist.

⁶² Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 83.

⁶³ Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 83.

⁶⁴ Vgl. dazu Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 84

⁶⁵ Vgl. dazu Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. November 2021, BBl 2021 3026, S. 84

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle diesen Bericht und Antrag zur Kenntnis nehmen und die beiliegende Gesetzesvorlage in Behandlung ziehen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung.

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

gez. Brigitte Haas

III. REGIERUNGSVORLAGE

Gesetz

vom ...

über die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 30. Juni 1978, LGBl. 1978 Nr. 18, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 1a

Personenbezeichnungen

Unter den in diesem Gesetz verwendeten Personenbezeichnungen sind alle Personen unabhängig ihres Geschlechts zu verstehen, sofern sich die Personenbezeichnungen nicht ausdrücklich auf ein bestimmtes Geschlecht beziehen.

Art. 8 Abs. 4

4) Auf Gesuch des Fahrzeughalters kann das zugelassene Gesamtgewicht eines Motorfahrzeuges oder eines Anhängers verändert werden. Die Gewichtsgarantien des Fahrzeugherstellers dürfen nicht überschritten werden.

Art. 23 Abs. 2a

2a) Anstelle von Geräten nach Abs. 2 Bst. i kann die Regierung zur Aufzeichnung andere Hilfsmittel wie elektronische Programme auf mobilen Einheiten erlauben und die entsprechenden Voraussetzungen und Anforderungen festlegen.

Überschrift vor Art. 23a

Ila. Teil

Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem

Art. 23a

Begriff

Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem sind Fahrzeuge, die in der Lage sind, die Fahraufgaben des Fahrzeugführers zumindest unter bestimmten Bedingungen dauerhaft und umfassend zu übernehmen.

Art. 23b

Befreiung des Fahrzeugführers von seinen Pflichten

1) Die Regierung regelt, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang der Führer eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem von seinen Pflichten nach Art. 29 Abs. 1 befreit wird.

2) Sie kann vorsehen, dass Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem auf Parkierungsflächen, die vom übrigen Verkehr sowie den für Fussgänger und Radfahrer bestimmten Verkehrsflächen abgegrenzt sind, ohne Anwesenheit des Fahrzeugführers manövrieren dürfen. Sie regelt die Voraussetzungen sowie die Anforderungen an solche Parkierungsflächen.

Art. 23c

Führerlose Fahrzeuge auf bestimmten Fahrstrecken

1) Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keinen Fahrzeugführer benötigen, dürfen nur auf festgelegten Fahrstrecken zugelassen werden und müssen durch einen Operator beaufsichtigt werden.

2) Die Regierung regelt die weiteren Zulassungs- und Verwendungsvoraussetzungen, das Zulassungsverfahren sowie die Rechte und Pflichten der Operatoren.

3) Die Regierung legt die Fahrstrecken und allfällige weitergehende Bedingungen, unter denen ein führerloses Fahrzeug auf diesen Strecken zum Einsatz kommen darf, im Einzelfall fest.

Art. 23d

Führerlose Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedriger Geschwindigkeit

Die Regierung kann vorsehen, dass Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedriger Geschwindigkeit, die keinen Fahrzeugführer benötigen, auch ohne Festlegung bestimmter Fahrstrecken zugelassen werden können, und den Operator solcher Fahrzeuge von bestimmten Pflichten befreien. Sie regelt die Zulassungs- und die Verwendungsvoraussetzungen sowie das Zulassungsverfahren.

Art. 23e

Gemeinsame Bestimmungen

1) Im Rahmen der Regelung nach Art. 23b bis 23d stellt die Regierung sicher, dass:

- a) die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer nicht beeinträchtigt wird;
- b) die Verkehrsregeln beachtet werden können; und
- c) die Automatisierungssysteme Daten nur dann verarbeiten können, wenn deren Richtigkeit und Integrität gewährleistet ist.

2) Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem müssen mit einem Fahrmodusspeicher ausgerüstet sein.

3) Automatisierungssystem und Fahrmodusspeicher müssen gegen unbefugten Zugriff geschützt sein.

Art. 23f

Anforderungen an den Fahrmodusspeicher

- 1) Der Fahrmodusspeicher darf nicht deaktivierbar sein.

2) Er muss folgende Ereignisse aufzeichnen und mit einem Zeitstempel versehen:

- a) die Aktivierung des Automatisierungssystems;
- b) die Deaktivierung des Automatisierungssystems und den Grund der Deaktivierung;
- c) die Übernahmeaufforderung des Automatisierungssystems an den Fahrzeugführer und den Grund der Übernahmeaufforderung;
- d) das Unterdrücken oder Abschwächen von Eingriffen des Fahrzeugführers durch das Automatisierungssystem;
- e) das Auslösen eines Manövers zur Risikominimierung durch das Automatisierungssystem;
- f) das Auslösen eines Manövers in Notfällen durch das Automatisierungssystem; und
- g) das Auftreten von sicherheitsrelevanten technischen Störungen.

3) Bei führerlosen Fahrzeugen sind zusätzlich folgende Ereignisse aufzuzeichnen:

- a) das Erteilen eines Befehls durch den Operator;
- b) ein Unterbruch der Kommunikationsverbindung zum Operator.

4) Die Ereignisse müssen zusammen mit der Angabe der installierten Softwareversion des Automatisierungssystems im Rahmen eines geschlossenen Systems aufgezeichnet werden.

5) Die vom Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten dürfen nicht veränderbar sein. Wenn die Speicherkapazität erreicht ist, werden die ältesten Daten überschrieben.

6) Die Regierung konkretisiert die aufzuzeichnenden Daten in Abstimmung mit dem internationalen Recht. Sie kann Fahrzeuge nach Art. 23d von der Pflicht zur Ausrüstung mit einem Fahrmodusspeicher ausnehmen oder die aufzuzeichnenden Ereignisse einschränken.

Art. 23g

Zugriff auf die Daten des Fahrmodusspeichers

1) Der Fahrzeughalter muss über eine Standardschnittstelle auf die Daten des Fahrmodusspeichers zugreifen können. Diese Daten müssen ihm in einer einfach lesbaren Form zur Verfügung stehen. Auf Daten, die während Fahrten von Dritten gespeichert wurden, darf er ohne deren Zustimmung nur zugreifen, soweit er an diesen Daten ein berechtigtes Interesse im Zusammenhang mit einem Unfall oder einer Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften geltend machen kann.

2) Der Fahrzeughalter stellt dem Fahrzeugführer und dem Operator diejenigen Daten von deren Fahrten zur Verfügung, an denen sie ein berechtigtes Interesse geltend machen können.

3) Für die Aufklärung von Unfällen oder die Beurteilung von Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften können die damit zusammenhängenden Daten des Fahrmodusspeichers von der Landespolizei als Strafverfolgungsbehörde und von der Regierung als Administrativbehörde ausgelesen und bearbeitet werden. Sobald die ausgelesenen Daten für ein allfälliges Straf- oder Administrativverfahren nicht mehr erforderlich sind, muss die Behörde sie löschen, spätestens aber sechs Monate nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens.

4) Im Rahmen der Nachprüfungen der Fahrzeuge (Art. 12 Abs. 4) können die Daten des Fahrmodusspeichers vom Amt für Strassenverkehr ausgelesen und bearbeitet werden, um die Funktionsfähigkeit des Automatisierungssystems zu überprüfen. Sobald die ausgelesenen Daten dazu nicht mehr erforderlich sind, muss das Amt für Strassenverkehr sie löschen, spätestens aber zwei Jahre nach Ausserverkehrsetzung des Fahrzeugs.

Art. 23h

Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem

1) Die Regierung kann befristete Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem bewilligen. Dabei kann sie auch Versuche mit Fahrzeugen bewilligen, die keinen Fahrzeugführer benötigen, ohne dass dafür bestimmte Fahrstrecken festgelegt werden.

2) Im Rahmen der Bewilligung kann sie vorsehen, dass von den geltenden Vorschriften des Strassenverkehrsrechts abgewichen wird. Die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer muss jederzeit gewährleistet sein.

3) Die Versuche und deren Erkenntnisse sind durch die für den Versuch verantwortliche Person zu dokumentieren. Die Regierung publiziert die entsprechenden Berichte. Die verantwortliche Person gewährt der Regierung den Zugang zu sämtlichen Daten im Zusammenhang mit dem Versuch.

4) Die Regierung kann für technische Abklärungen im Rahmen des Bewilligungsverfahrens Dritte beiziehen. Sie kann bestimmen, dass der Antragsteller die Kosten für solche Abklärungen zu tragen hat.

Art. 48 Abs. 1 und 2

1) Öffentliche Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen und andere motor- und radsportliche Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen bedürfen der Bewilligung der Regierung. Davon ausgenommen sind Ausflugsfahrten.

2) Die Erfordernisse der Verkehrssicherheit, der Verkehrserziehung und des Umweltschutzes sind zu berücksichtigen.

Art. 95 Abs. 4 und 5

4) Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, wenn er alle Sorgfalt walten lässt, die nach den Umständen erforderlich ist. Auf dringlichen Dienstfahrten ist die Missachtung nur dann nicht strafbar, wenn der Führer zudem die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht. Hat der Führer nicht die Sorgfalt walten lassen, die nach den Umständen erforderlich war, oder hat er auf dringlichen Dienstfahrten nicht die erforderlichen Warnsignale abgegeben, so bleibt seine Strafbarkeit bestehen, die Strafe ist aber zu mildern.

5) Im Falle von Geschwindigkeitsüberschreitungen, die auf dringlichen oder aus taktischen Gründen notwendigen Dienstfahrten begangen werden, wird lediglich die Differenz zur Geschwindigkeit berücksichtigt, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre.

Art. 99f

Völkerrechtliche Verträge

1) Die Regierung kann vorbehaltlich Art. 8 Abs. 2 der Verfassung mit ausländischen Staaten Verträge im Bereich des Strassenverkehrs abschliessen. Dazu gehören namentlich:

- a) der Verzicht auf die Pflicht zum Umtausch von Führerausweisen bei Wohnsitzwechsel über die Landesgrenze;
- b) die Anerkennung von Ausweisen, Nachweisen, Weiterbildungen und Bewilligungen;
- c) die Zulassung von Fahrzeugen, insbesondere die Anerkennung und der Wechsel der Zulassung;
- d) grenzüberschreitende Ausnahmetransporte;
- e) der gegenseitige Austausch sowie die Bekanntgabe von Fahrzeughalter-, Fahrberechtigungs- und Motorfahrzeugdaten; Verträge mit der Schweiz können die Beteiligung an der Führung und Nutzung der entsprechenden schweizerischen Informationssysteme zum Gegenstand haben;
- f) die Vollstreckung von Geldstrafen oder Bussen bei Widerhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften; die Verträge können vorsehen, dass nicht vollstreckbare Geldstrafen oder Bussen in Freiheitsstrafen umgewandelt werden;
- g) der Bau und die Ausrüstung von Fahrzeugen, die Ausrüstung der Fahrzeugbenützer und die gegenseitige Anerkennung damit zusammenhängender Prüfungen.

2) Die Regierung kann mit ausländischen Staaten Vereinbarungen über die Wahrnehmung der Aufgaben des Nationalen Versicherungsbüros und des Nationalen Garantiefonds abschliessen.

II.

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am ... 2026 in Kraft, andernfalls am Tag nach der Kundmachung.