

# ANNEX

## Empfehlungen

des Berichts

### “Managing the Transition to Driverless Road Freight Transport”

Gemeinsam erarbeitet von  
International Transport Forum (ITF),  
European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)  
International Road Transport Union (IRU)  
International Transport Workers' Federation (ITF)

31. Mai 2017

#### Einrichtung eines Übergangsrates für den Straßengüterverkehr

Regierungen sollten einen Übergangsrat für den Straßengütersektor schaffen, der Vorschläge mit Blick auf die Arbeitsmarktfolgen der Einführung selbstfahrender Lkw unterbreiten würde. Der Auftrag des Gremiums sollte zeitlich begrenzt sein. Repräsentanten der Gewerkschaften, der Speditionsgewerbes, der Fahrzeughersteller und der Regierung sollten vertreten sein. Das Gremium würde die politischen Verantwortlichen dabei unterstützen, Massnahmen so zu wählen, dass Kosten, Nutzen und Risiken der Einführung autonomer Lkw fair verteilt sind.

#### Schaffung eines temporären Lizenzsystems, um die Geschwindigkeit der Einführung selbstfahrender Lkw zu steuern und bei weiterhin fairem Marktzugang einen gerechten Übergang für betroffenen Fahrer zu schaffen.

Regierungen sollten die Einführung eines Mechanismus erwägen, mit dem sich der Übergang zu fahrerlosen Lkw gestalten lässt. Ein Lizenzsystem würde es erlauben, die Geschwindigkeit des Übergangs zu steuern. Gleichzeitig würde es finanzielle Mittel verfügbar machen, die für die betroffenen Fahrer eingesetzt werden könnten. Wo vorhandene Arbeitslosenunterstützung als unzureichend erachtet wird, könnte weitere Hilfe in Form gezielter Arbeitsmarktprogramme zur Umschulung von Fahrern geleistet werden. Wo alternative Tätigkeiten durch Automatisierung ebenfalls seltener werden, könnte Hilfe auch in Form zusätzlicher Einkommensunterstützung ausgestaltet werden. Aus Gründen der Fairness sollten die Mittel für Unterstützungsleistungen von den Gewinnern der Einführung selbstfahrender Lkw kommen. Der Verkauf von Lizenzen an Betreiber, die durch fahrerlose Lkw Kostenvorteile erlangen, sollte ergänzt werden durch Beiträge aller Straßennutzer, die von erhöhter Verkehrssicherheit profitieren. Sorgfältiges Design des Lizenzsystems würde sicherstellen, dass es für die Ausgestaltung des Übergangs zu autonomen Lkw eingesetzt wird, und nicht als Vorwand zur Einschränkung des freien Warenverkehrs.

#### Einführung internationaler Standards, Straßenverkehrsregeln und Fahrzeugspezifikationen für selbstfahrende Lkw

Harmonisierung der Regeln über Ländergrenzen hinweg ist von entscheidender Bedeutung, um die Vorteile fahrerloser Lkw vollständig nutzen zu können. Gemeinsame Regeln und Betriebsstandards ermöglichen autonomen Lkw nahtlosen Wechsel zwischen Ländern; sie sollten deshalb mindestens auf der Ebene von Kontinenten, vorzugsweise aber weltweit eingeführt werden. Das proaktive Verhalten vieler Regierungen mit Blick auf Tests und Ausnahmegenehmigungen erlaubt es, unterschiedliche Technologien parallel zu testen, was zu ihrer schnelleren Reifung beitragen kann. Allerdings trägt dieser Wettbewerb auch das Risiko in sich, dass das Endziel einer Harmonisierung nicht ausreichend beachtet wird.

## Weiterführung von Pilotprojekten mit autonomen Lkw zum Testen von Fahrzeugen, Netzwerktechnologien und Kommunikationsprotokollen.

Regierungen, Industrie und Forschung sollten im Rahmen ausgewiesener Teststrecken weiterhin Versuche auf öffentlichen Straßen vorantreiben, um Fahrzeuge, Netzwerktechnologie und Kommunikationsprotokolle zu testen. Dies erlaubt es, unterschiedliche Ansätze zu testen, ohne sich früh im Entwicklungsprozess auf einen Anbieter, einen Standard oder eine Technologie festzulegen und zu verhindern, dass teure und umfangreiche Investitionen in nicht angemessene Infrastruktur fließen. Dies trägt dazu bei, dass der durch autonome Lkw geschaffene gesellschaftliche Nutzen voll ausgeschöpft wird.