

## **Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (33. KFG-Novelle)**

### **Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung**

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Vorhabensart: Bundesgesetz  
Laufendes Finanzjahr: 2016  
Inkrafttreten/  
Wirksamwerden: 2016

### **Vorblatt**

#### **Problemanalyse**

Automatisiertes Fahren ist derzeit eines der zentralen in der breiten Öffentlichkeit diskutierten Zukunftsthemen. Um auch in Österreich gerüstet zu sein und den heimischen Unternehmen die richtigen Rahmenbedingungen bieten zu können, hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) bereits im Herbst 2015 einen Prozess gestartet, um die notwendigen Voraussetzungen zu erarbeiten. Entsprechend den Zielen des Gesamtverkehrsplans kann auch automatisiertes Fahren dazu beitragen, den Verkehr sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu machen. Hiefür müssen Bedingungen geschaffen werden, die ein Testen von automatisiertem Fahren ermöglichen. Das betrifft auch die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen. Aufgrund der geltenden Lenkerpflichten, wie der Verpflichtung, dass das Lenkrad während des Fahrens mit mindestens einer Hand festgehalten werden muss, dürfen bestimmte Assistenzsysteme bzw. automatisierte Fahrsysteme derzeit nämlich nicht genutzt werden.

#### **Ziel(e)**

Stärkung der heimischen Industrie und Steigerung der Standortattraktivität Österreichs durch das Ermöglichen von Tests von automatisierten Fahrsystemen

#### **Inhalt**

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

Schaffung der gesetzlichen Grundlage, um das automatisierte Fahren unter bestimmten Voraussetzungen zu ermöglichen.

#### **Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag**

Das Vorhaben trägt der Maßnahme "Erarbeitung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen insbesondere zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger und einer nachhaltigen Mobilität" für das Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" der Untergliederung 41 Verkehr, Innovation und Technologie im Bundesvoranschlag des Jahres 2016 bei.

#### **Anmerkungen zu sonstigen, nicht wesentlichen Auswirkungen:**

Keine

#### **Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union**

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

## **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens**

Keine

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 4.2 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 1438306055).

## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil**

#### **Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:**

Mit dem Entwurf der 33. KFG-Novelle sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit bestimmte Assistenzsysteme bzw. automatisierte Fahrsysteme genutzt werden können.

#### **Kompetenzgrundlage:**

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Kraftfahrwesen“)

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Z1 (§ 102 Abs. 3a und 3b):**

Es wird eine Verordnungsgrundlage geschaffen, damit „automatisiertes Fahren“ unter bestimmten Rahmenbedingungen möglich wird. Der Lenker darf bestimmte Fahraufgaben im Fahrzeug vorhandenen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen übertragen. Das betrifft einerseits Systeme, die bereits genehmigt und in Serie sind (zB Stauassistent), aber aufgrund der bestehenden „Lenkerpflichten“ derzeit nicht genutzt werden können; andererseits auch komplett neue Systeme für Testzwecke, die bestimmten Anforderungen entsprechen müssen. Welche genehmigten Systeme unter welchen Bedingungen genutzt werden dürfen, sowie die Anforderungen für Testzwecke werden durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt.

Einige „Lenkerpflichten“ stehen der Verwendung von genehmigten Systemen bzw. dem Testen von neuen Systemen entgegen. Daher kann in den genannten Fällen von bestimmten „Lenkerpflichten“ (zB Lenkvorrichtung muss während des Fahrens mit mindestens einer Hand festgehalten werden) abgewichen werden. Der Lenker muss aber jederzeit in der Lage sein, die Fahraufgaben wieder zu übernehmen.