

ARTIKEL 1

Definitioner

(ab) “Automatiserat körsystem” avser ett fordonssystem som använder både hårdvara och programvara för att på ett varaktigt sätt utöva dynamisk kontroll över ett fordon.

(ac) “Dynamisk kontroll” avser utförande i realtid av alla de operativa och taktiska funktioner som krävs för att framföra fordonet. I detta ingår att kontrollera fordonets rörelser i sidgående och längsgående riktning, iaktta vägen, reagera på händelser i vägtrafiken samt planera och signalera manövrar.

ARTIKEL 34 bis

Automatiserad körning

Kravet på att varje fordon eller fordonskombination i rörelse ska ha en förare anses vara uppfyllt när fordonet använder ett automatiserat körningssystem som stämmer överens med

(a) nationella tekniska föreskrifter samt tillämpliga internationella rättsliga instrument i fråga om hjulfordon, utrustning och delar som kan monteras på och/eller användas i hjulfordon, och

(b) nationell lagstiftning som reglerar körning.

Denna artikel tillämpas endast i det område hos en fördragsslutande part som omfattas av relevanta nationella tekniska föreskrifter och nationell lagstiftning om körning.

II. Motivering från Belgiens, Frankrikes, Luxemburgs, Portugals, Rysslands, Sveriges och Schweiz regeringar

1. Genom den föreslagna ändringen av 1968 års konvention om vägtrafik införs två nya definitioner i artikel 1 och en ny artikel 34a.
2. Global Forum for Road Traffic Safety (WP.1) har erkänt potentialen hos fordon som använder automatiserade körsystem för att öka trafiksäkerheten.
3. Genom den föreslagna ändringen av 1968 års konvention uppnås det gemensamma målet att möjliggöra en konsekvent strategi för de föredragande parterna för att facilitera en ansvarsfull användning av automatiserade körsystem under förhållanden som är godtagbara för dem.
4. Förslaget uppnår detta gemensamma mål genom att ”bedöma” förarens krav, dvs. att varje fordon i rörelse ska ha en förare, som ska tillgodoses enligt de villkor som beskrivs nedan. Detta tillvägagångssätt respekterar konventionens substanskrav. Denna bestämmelse om bedömning gäller inte ”fordonssystem som påverkar det sätt på vilket fordon framförs” som nämns i artikel 8.5a.
5. Enligt ändringsförslaget gäller bestämmelsen om ”bedömning” endast ett fordon som faktiskt använder ett automatiserat körsystem. Enligt de två nya definitionerna i artikel 1.ab och 1.ac är ett automatiserat körsystem ett ”fordonssystem som använder både hårdvara och programvara för att kontinuerligt utöva dynamisk kontroll över ett fordon,” vilket innebär att det automatiserade körsystemet ”utför i realtid alla de drifts- och taktiska funktioner som krävs för att framföra fordonet.”
6. Ändringsförslaget innehåller ytterligare villkor för bestämmelsen om ”bedömning” gällande ytterligare skyddsåtgärder. I synnerhet skall det automatiserade körsystemet uppfylla de rättsliga krav som gäller både fordonskonstruktion och fordonsdrift enligt punkterna 7 och 8.
7. Detta automatiserade körsystem måste överensstämma med lagstiftningen om fordonskonstruktion, som utgör grunden för typgodkännande eller självcertifiering. En del av denna lagstiftning kan vara nationell och ”nationell lagstiftning” är en term som definieras i 1968 års konvention. ”Nationella tekniska föreskrifter” avser krav som fastställs av den part inom vars territorium det automatiserade körsystemet används. Vissa kan vara internationella till sitt ursprung: Tillämpliga internationella rättsliga instrument avseende hjulförsedda fordon, utrustning och delar som kan monteras och/eller användas på hjulförsedda fordon avser krav som fastställts i ett internationellt avtal som godkänts av parten i fråga. Dessa kan omfatta 1958 års och 1998 års avtal om tekniska föreskrifter.
8. Dessutom måste det automatiserade körsystemet följa ”nationell lagstiftning som reglerar driften”. Detta språk kan lätt och direkt importeras till parternas nationella rättsliga regelverk. Enligt denna bestämmelse skulle en part också kunna införa ytterligare krav för drift av automatiserade körsystem.
9. Den sista meningen i den föreslagna ändringen begränsar dessutom dess verkan till den fördragsslutande partens territorium där kraven för konstruktion och drift gäller. Detta säkerställer att ingen part åläggs att acceptera, eller vidta åtgärder för att förhindra, användningen av automatiserade körsystem på sitt territorium endast på grund av att en annan part tillåter det.
