



Groupe parlementaire

N°6706
Entrée le 24.08.2022
Déclarée recevable
Président de la Chambre des Députés
(s.) Fernand Etgen
Luxembourg, le 24.08.2022

Här Fernand Etgen
President vun der Deputéiertechamber
19, um Krautmaart
L-1728 Lëtzebuerg

Lëtzebuerg, de 24. August 2022

Här President,

esou wéi d'Chambersreglement et virgesäit, biede mir ech lech, dës parlamentaresch Fro un d'Madamm Justizminister an den Här Verkéiersminister weiderzeleeden.

E Méindeg de 15. August koum et an Däitschland am Landkreess Reutlingen (Baden-Württemberg) zu engem déidlechen Accident mat engem autonomen Testauto. Déi zoustänneg däitsch Autoritéite sinn amgaang ze ënnersichen, wéi et zu dëser traureger Situatioun konnt kommen an ob de Chauffeur all seng Flichten nokomm ass, déi och an engem autonomen Auto weiderhi gëllen. Onofhängeg vum Resultat vun der Enquête weist sech awer, datt d'Froe vun der Haftbarkeet am Fall vun engem Accident mat engem autonomen Auto am Sënn vun der Rechtssécherheet vun all Bedeelegtem zäitno a kontrovers mussen diskutéiert ginn.

An deem Zesammenhang géife mir der Regierung gär dës Fro stellen:

- 1) Kann d'Regierung matdeelen, ob a wéi eng national juristesche Etuden zu der Responsabilitéit beim autonome Fahren aktuell virleien oder amgaange sinn ausgeschafft ze ginn? Kann d'Regierung kuerz de Schwéierpunkt vun dësen Etudë präziséieren a matdeelen, wéi eng betreffen Acteuren (ACL, Assurancen, Hiersteller, Konzessionären asw.) un deenen eenzele Projete bedeelegt sinn?
- 2) Kann d'Regierung matdeelen, ob a wéi eng national juristesche a sécherheetstechnesch Etuden zu der Responsabilitéit beim autonome Fahren virleien, déi sech mam spezielle Risiko vun engem Hackergrëff op d'Software vum Auto befaassen, dee vum Chauffeur respektiv dem Proprietär oder Detenteur net kann erkannt ginn aktuell virleien oder amgaange sinn ausgeschafft ze ginn? Kann d'Regierung kuerz de Schwéierpunkt vun dësen Etudë präziséieren a matdeelen, wéi eng betreffen Acteuren (ACL, Assurancen, Hiersteller, national Sécherheidsdëngschter asw.) un deenen eenzele Projete bedeelegt sinn?
- 3) Vill Lëtzebuurger Bierger kucken den autonomen Auto och ënnert aneren Aspekter. D'Fro stellt sech z.B. ob de Chauffeur an engem autonomen Auto dene selwechte Conditiounen ënnerläit, z.B. am Hibelék op Medikamenter, oder op Alkohol- oder Drogekonsum, wéi den an engem net autonomen Auto?

Mat déiwem Respekt,



Jeff Engelen
Deputéierten



Roy Reding
Deputéierten



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Äntwert vum Minister fir Mobilitéit an öffentlech Aarbechten a vun der Justizministesch op d'parlamentaresch Fro n° 6706 vum 24. August 2022 vum Här Deputéierten Jeff Engelen an vum Här Deputéierten Roy Reding.

Déi honorabel Deputéiert, wëlle weider Informatiounen zum nationale legale Kader, wat d'Benotze vun autonome bzw. automatiséierte Gefierer zu Lëtzebuerg ubelaangt.

Als alleréischt sief dorobber verwisen, datt, konform zu der nationaler Gesetzgebung, bei der Notzung vun engem Gefier op öffentleche Stroossen ëmmer ee Chauffeur muss d'Kontroll iwwert d'Gefier hunn. Esou ass et dem Chauffeur bei der normaler Notzung vun engem Gefier och net erlaabt dës Kontroll komplett un ee Gefier ze iwwerginn, woubäi hei Assistenzsystemer, déi de Chauffeur beim fueren hëllefen, net ausgeschloss sinn. Doduerch, ass d'autonom Fueren zu Lëtzebuerg net erlaabt an et kënnen just Assistenzsystemer genotzt ginn, woubäi de Chauffeur zu all Moment d'Kontroll iwwert säi Gefier muss hunn. Am Fall vun engem Accident, deen duerch een autonomen Auto verursaacht gëtt, ass de Chauffeur vun deem Auto op der Basis vum Artikel 1384 vum Code civil responsabel.

Am Fall wou eng Autorisatioun fir wëssenschaftlech Tester ("essais scientifiques") mat engem autonome bzw. automatiséierte Gefier vum responsabele Minister fir den Transport ausgestallt gëtt, muss de Chauffeur nach ëmmer zu all Moment dës Gefier iwwerstéiere kënnen. Dës ass een explizite Punkt, dee virun dem Erlabe vun esou Tester kontrolléiert gëtt. Zousätzlech dozou, läit och beim Teste vun den autonome Funktiounen d'Responsabilitéit beim Chauffeur, dee keng aner Aufgaben dierf maache wéi d'Gefier ze iwwerwaache fir datt hien zu all Moment Kontroll vum Gefier kann iwwerhuelen. Dës gëtt och esou explizitt an deenen Autorisatiounen, déi bis ewell ausgestallt goufen, erkläert.

Wat Software vun esou Gefierer ubelaangt esou goufen an deem Beräich an de leschte Jore vill Efforten um internationalen an um europäeschen Niveau gemaach wat d'Homologatioun vun den Autoen ubelaangt. An deem Zesammenhang ass besonnesch op UN Reegelung 155 ze verweise "Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regards to cyber security and cyber security management system", déi genau festleet wéi een Auto muss gebaut gi fir d'Ufuerderungen am Beräich vun der Cyber Security ze erfëllen. Do dernieft kann och nach op d'Reegelung 156 verweise ginn déi sech explizitt mat dem Updaté vu Software am Auto beschäftegt. Iwwert EU Reglement 201/2144^[1] ass d'Reegelung 155 fir all Gefier wat no dem 7 Juli 2024 immatrikuléiert gëtt obligatoresch.

[1] Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement Européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) no 78/2009, (CE) no 79/2009 et (CE) no 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) no 631/2009, (UE) no 406/2010, (UE) no 672/2010, (UE) no 1003/2010, (UE) no 1005/2010, (UE) no 1008/2010, (UE) no 1009/2010, (UE) no 19/2011, (UE) no 109/2011, (UE) no 458/2011, (UE) no 65/2012, (UE) no 130/2012, (UE) no 347/2012, (UE) no 351/2012, (UE) no 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission

Dësen Datum gëllt och fir d'UN Reegelung 156 déi iwwert 2018/858^[2] EU Reglement ab dësem Datum verpflichtend ass fir sämtlech Autoen déi sollen ugemellt ginn.

Wat d'Notzung vu Gefierer mat autonome Funktiounen, ënnert dem Afloss vu Medikamenter, Alkohol- oder Drogekonsum betrëfft, esou ass ,wéi scho beschriwwen, dëst net méiglech well laut der nationaler Gesetzgebung de Chauffeur zu all Moment d'Kontroll iwwert säi Gefier muss hunn an deementspreechend Mindestufuerderunge fir mat engem Auto kënnen ze fueren erfëllt musse sinn. Esou laang keng Gefierer um Marché sinn, déi tatsächlech an hirer sougenannter "operation design domain" sämtlech Situatiounen am Stroosseverkéier kënnen ofdecken, wiert dëst och net méiglech sinn, well zu all Moment een Auto mat sou Funktiounen de Chauffeur kann opfuerderen d'Gefier ze iwwerhuelen, wann d'Gefier selwer seng spezifesche "operation design domain" verléisst.

Lëtzebuerg, den 28. September 2022

De Minister fir Mobilitéit an ëffentlech Aarbechten

(s.) François Bausch

[2] Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE