

法的論点整理WG

2017年8月8日

(仮訳：浦川道太郎)

第8次道路交通法改正法の改正点

[]は、草案からの変更点の指摘

新設規定

第1a条 高度に自動化された又は完全に自動化された走行機能を持つ自動車

(1)高度に又は完全に自動化された走行機能の手段による自動車の運行は、当該機能が規定に則して使用される場合に、許可される。

(2)本法律の意味における高度に自動化された又は完全に自動化された走行機能を持った自動車とは、次の各号に掲げる技術的な装備を満たすものをいう、

1. 始動後に一縦横への運転を含む一運転任務を処理するために当該自動車を操縦(自動車操縦)できること、
2. 高度に自動化された又は完全に自動化された自動車操縦の間に自動車運転に適用される交通諸規則に合致する状態にあること、
3. 自動車運転者により何時でも手動によるオーバーライドが可能又は自動運転の解除が可能なこと、
4. 自動車運転者自身による自動車操縦の必要性が認識できること、
5. 自動車運転者自身による自動車操縦の必要性を自動車運転者への自動車操縦の委譲以前に十分な時間的余裕を持って自動車運転者に対して視覚的、聴覚的、触覚的又はその他の知覚しうるような形で指示可能なこと、そして〔詳細になった〕
6. システムの使用説明書に違反する使用について指摘すること。〔加えられた〕

このような自動車の製造者は、システムの使用説明書において、当該自動車が第1文の要件に合致していることを丁寧に説明しなければならない。〔加えられた〕

(3)前記の各条項は、第1条第1項により運行許可され、第2項第1文に含まれる基準に相応し、かつ、次の各号を満たす高度に自動化された又は完全に自動化された走行機能がある自動車にのみ適用可能である、

1. 国際的な、本法の適用領域内で適用される法規定に定められ、その規定に合致していること。
2. 自動車及び自動車の牽引車並びにこれら自動車のシステム、部品及び独立した技術的単位の許可に関する枠組みを創設するための2007年9月5日の欧州理事会及び欧州議会の指針2007/46/EG(2007年10月9日のABl.L2631頁)の第20条による型式許可を取得していること。〔国際的対応で詳細になった〕

(4)高度に自動化された又は完全に自動化された走行機能の規定に従った枠内で自動車運転者が自動車を自身の手で操縦していない場合でも、第2項の意味における高度に自動化された又は完全に自動化された機能を始動し、自動車操縦のために使用する者は、自動車運転者である。〔(3)(4)は、草案と改正法では順序が入れ代わっている〕

第1b条 高度に自動化された又は完全に自動化された走行機能の使用の際の自動車運転者の権利と義務

(1)自動車運転者は、第1a条に従って高度に自動化された又は完全に自動化された走行機能を用いて自動車操縦をしている間は、交通状況及び自動車操縦から気持ちをそらすことが許される；その場合に、第2項による義務に何時でも応じられるように気持ちの準備をしておかねばならない。〔加えられた〕

(2)自動車運転者は、以下の場合に遅滞なく再度自動車操縦を引き受ける義務を負う

1. 高度に自動化された又は完全に自動化されたシステムが自動車運転者にそのことを要求した場合、
2. 高度に自動化された又は完全に自動化された走行機能の規則に則した使用のための条件が最早存在しないことを自動車加害者が認識し又は明らかな状況から認識しなければならない場合。

第1c条 評価

連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は、2017年6月16日の法律(BGB.I 1648頁)第1条における諸規定の適用を2019年が経過した後に科学的根拠に基づき評価する。連邦政府は、評価の結果について連邦議会に報告する。〔本法律は、この第8次道路交通法改正法を指している〕

.....

第6条 施行に関する規定

(1)連邦交通デジタルインフラストラクチャー省は、連邦参議院の同意を得て、以下に関する法規命令を公布する権限を有する、

.....

14a. 建築的施設又はその他の施設により、それ以外の公の道路空間から区別され、かつ、ただ特別の出入口だけで其処に出入りすることが可能な駐車平面での低速度領域における運転者不在の駐車システムの施設及び使用権限ある者の同意を得た利用。

.....

(4a)第1項第1号、第2号又は第3号に基づく法規命令は、必要な限りにおいて、高度に自動化された又は完全に自動化された走行機能を持った自動車の道路交通への参加における特別の要請を配慮して公布することもできる。

.....

第12条 責任最高限度額

(1)賠償義務者は、以下の責任を負う

1. 同一事故による一人若しくは多数の人の死亡又は負傷の場合には総額500万ユーロに至るまで、第1a条による高度に自動化された又は完全に自動化された機能の使用に基づき損害が生じた場合には総額1000万ユーロに至るまで；有償・

営業上の人の運送の事例では、8人を超える輸送された人の死亡又は負傷の場合には、運送用の自動車又は牽引車の賠償義務ある保有者にとって、この金額は、それを超える死亡又は負傷した輸送された人一人につき60万ユーロ増額される、
〔加えられた〕

2. 同一の事故により複数の物が毀損された場合でも、物的損害の事例では、総額100万ユーロに至るまで、第1a条による高度に自動化された又は完全に自動化された機能の使用に基づく損害の発生の場合には、総額200万ユーロに至るまで。第1文第1号による責任最高限度額は、損害賠償とし給付されるべき定期金の元本額にも妥当する。

.....

第32条 自動車登録の目的

(1) 自動車登録は下記のデータを保管するために実施される

.....

8. 本法律又は本法律に基づく法規定による高度に自動化された又は完全に自動化された走行機能を持った自動車のデータ処理の実行のための措置に関して。

.....

第VIa章 自動車におけるデータ処理

第63a条 高度に自動化された又は完全に自動化された自動車におけるデータ処理

(1) 自動車運転者と高度に自動化された又は完全に自動化されたシステムとの間の自動車操縦の交替が行われる場合には、第1a条に定める自動車は、衛星航法システムにより伝達された位置と時間の信号を保存する。運転者がシステムにより自動車操縦を引き受けることを要求され又はシステムの技術的な故障が生じた場合にも、このような保存が行われる。

(2) 第1項により記録されたデータは、要求がある場合には、州の法律により交通違反の処罰を管轄する官庁に対して伝達されねばならない。伝達されたデータは、当該官庁により保存及び使用することができる。データ伝達の範囲は、当該官庁により実施される導入される規制手続と関連した第1項の確認の目的にとって必要な程度に制限されねばならない。このことにより個人情報処理に関する一般的な規定は変更されることはない。

(3) 自動車保有者は、以下の場合には、第1項に基づき保存されたデータの第三者に対する引渡しを指示しなければならない、

1. 第7条第1項に規定された事件との関係で、法的請求権の行使、清算又は防御のために当該データが必要であること、及び、
2. 自動化された機能を持つ相当する自動車が当該事件に関与したこと。第2項は、この場合に準用される。

(4) 第1項に基づき記録されたデータは、6カ月後に消去しなければならない。ただし、当該自動車が第7条に規定された事件に関与していた場合はこの限りではない；この

場合には、データは3年後に消去されねばならない。〔原則3年が6カ月に短縮された〕〔道路交通法7条は、自動車事故における損害賠償規定〕

(5)第7条1項に定められた事件との関係で、第1項により保存されたデータは、匿名化された形式で事故研究の目的のために第三者に提供することができる。〔加えられた〕

第63b条 授権の根拠〔加えられた〕

連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省は、データ保護・情報自由監察官と連携して、第63a条の実施のための下記の法規命令を公布する権限を有する、

1. 第63a条第1項による保存媒体の技術的な形態と場所並びに保存の方法、
2. 第63a条第1項によるデータ保存義務の名宛人、
3. 自動車売買の際の権限のないアクセスに対する保存されたデータの安全確保措置。

第1文による法規命令は、公布前にドイツ連邦議会に通知されねばならない。