



2015/2103(INL)

16.11.2016

AVIS

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission des affaires juridiques

contenant des recommandations à la Commission concernant des règles de
droit civil sur la robotique
(2015/2103(INL))

Rapporteur pour avis: Georg Mayer

(Initiative – article 46 du règlement)

PA_INL

SUGGESTIONS

La commission des transports et du tourisme invite la commission des affaires juridiques, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

- vu la déclaration d'Amsterdam du Conseil, des 14 et 15 avril 2016, sur la coopération dans le domaine de la conduite connectée et automatisée (« Déclaration d'Amsterdam »),
- A. considérant la création récente du Groupe de haut niveau GEAR 2030 par la Commission européenne, visant à produire une feuille de route pour le bon déploiement de véhicules autonomes;
- B. considérant qu'il est nécessaire, dans le cadre de la responsabilité civile, d'opérer une distinction entre les véhicules automatisés (porteurs de dispositifs permettant la réalisation automatique de certaines opérations de conduite) et les véhicules autonomes (assurant l'intégralité de ces opérations); considérant que, dans le premier cas, la conduite reste sous le contrôle permanent et la responsabilité pleine et entière du conducteur et que, dans le second cas, la conduite ne nécessite plus de contrôle permanent ni une quelconque intervention de l'utilisateur; considérant que le régime de responsabilité civile dans le premier cas reste inchangé par rapport au véhicule classique, alors qu'il est appelé à être adapté dans le second;
- 1. souligne que le transport autonome couvre toutes les formes de moyens de transport routier, ferroviaire, aérien et par navigation télépilotés, automatisés, connectés et autonomes, y compris les véhicules, les trains, les navires, les transbordeurs, les avions et les drones, ainsi que toutes les futures formes de développements et d'innovations dans ce domaine (désignés ci-après comme « moyens de transport autonomes »);
- 2. demande à la Commission de tenir compte des éléments suivants dans ses travaux portant sur les moyens de transport autonomes: la responsabilité civile (responsabilité et assurance), tous les sujets concernant l'environnement (par exemple efficacité énergétique, utilisation de technologies et de sources d'énergie renouvelables) et les questions liées aux données (accès aux données, protection des données personnelles et de la vie privée, partage des données concernant les accidents et la situation de risque, valeur financière des données et sa répartition);
- 3. estime que les moyens de transport autonomes pourraient avoir une incidence considérable sur le renforcement de la sécurité des transports, puisqu'à l'heure actuelle, près de 90 % des accidents de la route sont le résultat d'erreurs humaines; fait néanmoins remarquer qu'il sera impossible que les véhicules autonomes suppriment tous les accidents, ce qui soulève la question de la responsabilité des parties concernées et de l'indemnisation des victimes en cas d'accidents;
- 4. rappelle que les systèmes de transport autonomes existent de longue date dans le secteur des transports en commun (métro) et ont prouvé leur fiabilité ainsi que leur haut niveau d'acceptation par le public;

5. estime que le passage aux véhicules autonomes, parallèlement à ses effets positifs sur la sécurité routière, sur la consommation de carburant, sur l'environnement et sur la création de nouvelles possibilités d'emploi dans le secteur des télécommunications et le secteur automobile, pourrait également entraîner des pertes d'emplois dans le secteur des transports tout en ayant des conséquences sur le secteur de l'assurance;
6. attire l'attention sur le fait que le délai de réaction du conducteur en cas de reprise de contrôle imprévue du véhicule revêt une importance capitale et demande, par conséquent, aux acteurs concernés de prévoir des valeurs réalistes qui seront déterminantes pour les questions relatives à la sécurité et à la responsabilité;
7. insiste sur l'importance particulière que revêt le projet de rapport porté par la commission des affaires juridiques sur le secteur des transports, eu égard à l'avancée des technologies et des offres déjà présentes sur le marché de moyens de transport semi autonomes et, bientôt, de moyens de transport entièrement autonomes;
8. souligne qu'il importe d'appuyer l'innovation future dans la robotique, avec par exemple les véhicules et les drones connectés et automatisés, pour renforcer la position de l'industrie de l'Union sur le marché mondial;
9. note que les moyens de transport autonomes jouent un rôle important dans le développement des transports durables; observe que les moyens de transport autonomes pourraient contribuer à la réduction de l'encombrement de la circulation et demande à la Commission et aux États membres de prendre pleinement et rapidement en considération les avancées techniques et de promouvoir l'innovation;
10. attend de la Commission qu'elle veille à ce que les États membres adaptent la législation actuelle, notamment la convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968, de manière cohérente afin de permettre l'utilisation de véhicules sans conducteur, et invite la Commission, les États membres et les acteurs industriels à réaliser dans les meilleurs délais les objectifs de la déclaration d'Amsterdam;
11. presse la Commission de fournir des évaluations des questions de sécurité et d'environnement liées à l'utilisation massive de drones; demande à la Commission de présenter des études sur les incidences des moyens de transport autonomes sur le renforcement de la sécurité et de la viabilité des transports;
12. souligne que grâce à l'optimisation des trajets, la lutte contre la congestion, l'optimisation de l'usage du système de propulsion et leur communication avec les systèmes de régulation des flux, les véhicules autonomes participeront à l'amélioration des facteurs environnementaux, notamment dans les nœuds urbains;
13. souligne que les véhicules autonomes devront impérativement interagir de manière sûre et fiable avec les infrastructures de transport, les flux de circulation existants et leur gestion et que le volume élevé de données devra être transféré en toute sécurité et en temps réel; met l'accent sur le fait que des investissements considérables seront nécessaires dans les infrastructures routières, énergétiques et de TIC tout en garantissant la protection de la vie privée et des données;
14. souligne l'importance des infrastructures de transport intelligentes et connectées et

invite dès lors la Commission et les États membres à développer des infrastructures globales, transfrontalières et interopérables;

15. appelle la Commission à élaborer un régime de responsabilité civile, y compris de la charge de la preuve, adapté au développement des véhicules autonomes; insiste sur l'importance d'assurer un partage clair des responsabilités entre les concepteurs, les fabricants des différents composants et les assembleurs de véhicules autonomes, les prestataires de services (services de transport ou services nécessaires au fonctionnement du véhicule autonome) et les utilisateurs finaux afin de garantir la sécurité et les droits des passagers, la protection des données et la protection contre le piratage;
16. souligne l'importance cruciale des informations de positionnement et de temps fiables fournies par les programmes européens de navigation par satellite Galileo et EGNOS pour la mise en œuvre de véhicules autonomes, en particulier pour les systèmes de navigation et de sécurité des véhicules autonomes, d'une part, et pour les systèmes intelligents de transport et de gestion de la circulation, d'autre part;
17. attire l'attention sur la valeur ajoutée importante des véhicules autonomes pour les personnes à mobilité réduite, étant donné qu'ils leur permettent de participer plus efficacement à la circulation de manière individuelle et facilitent ainsi leur quotidien;
18. invite la Commission à proposer, d'ici 2019, une stratégie européenne partagée (comprenant une feuille de route unique) pour les moyens de transport autonomes ainsi qu'à instaurer une collaboration plus étroite entre toutes les parties intéressées, y compris une analyse minutieuse et des recommandations concernant la dynamique et l'évolution du marché; invite la Commission à revoir et adapter, le cas échéant, le cadre réglementaire de l'Union pour soutenir le développement et l'utilisation de moyens de transport autonomes; demande instamment l'achèvement et le lancement, dans les meilleurs délais, des satellites qui sont nécessaires pour compléter le système de positionnement européen Galileo, de sorte que celui-ci puisse être utilisé en tant que système de positionnement par défaut dans les moyens de transport autonomes;
19. observe que le développement de véhicules autonomes requiert une approche institutionnelle volontariste et déterminée de la part de l'Union et des États membres ainsi que la participation des centres de technologie et de l'industrie automobile;
20. invite la Commission à élaborer des normes d'infrastructures européennes pour permettre la diffusion des véhicules autonomes, assorties d'une feuille de route pour les mettre en œuvre;
21. invite la Commission et les États membres à inclure la conduite de véhicules automatisés dans l'offre de formation initiale et continue des chauffeurs de poids lourds ainsi que dans la formation en vue de l'obtention du permis de conduire un véhicule léger;
22. rappelle que l'homogénéité et la sécurité des aéronefs sans équipage doivent être assurées par les mesures énoncées dans le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et

du Conseil¹.

¹ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79 du 19.3.2008, p. 1).

**RÉSULTAT DU VOTE FINAL
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

Date de l'adoption	10.11.2016
Résultat du vote final	+: 22 -: 5 0: 0
Membres présents au moment du vote final	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Merja Kyllönen, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Pavel Telička, Wim van de Camp, Roberts Ziļe, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Suppléants présents au moment du vote final	Ramona Nicole Mănescu, Matthijs van Miltenburg