



**2020/2014(INL)**

15.7.2020

# **AVIS**

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission des affaires juridiques

contenant des recommandations à la Commission sur le régime de  
responsabilité civile pour l'intelligence artificielle  
(2020/2014(INL))

Rapporteuse pour avis: Cláudia Monteiro de Aguiar

(Initiative – article 47 du règlement intérieur)

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 l'article 225 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
  - vu la directive 85/374/CEE<sup>1</sup>,
  - vu l'article 56 de son règlement intérieur,
- A. considérant que l'intelligence artificielle (IA) et les autres technologies numériques émergentes peuvent certes apporter des changements positifs à nos sociétés et nos économies, mais qu'un préjudice, une blessure ou un décès du fait de l'utilisation de ces technologies ne peuvent toutefois être totalement exclus;
- B. considérant que dans différents secteurs du transport, plusieurs niveaux d'automatisation et d'intelligence artificielle ont été mis en place; qu'en outre, l'IA fait intervenir des technologies variées, dont les véhicules autonomes, les systèmes d'aéronefs sans équipage et les solutions de gestion du trafic intelligent;
- C. considérant que le cadre de l'Union en matière de responsabilité civile est complété par les régimes de responsabilité nationaux et que tant le cadre de l'Union que les régimes nationaux devraient tenir compte de la complexité des technologies émergentes afin de garantir le niveau de protection le plus élevé tout en soutenant l'innovation technologique; que l'Union ne dispose pas d'un régime de responsabilité civile harmonisé pour les produits utilisant l'IA; que l'incitation au déploiement et au recours à l'IA dans l'Union devraient constituer une priorité absolue pour l'Union et un objectif sous-jacent du développement du cadre de responsabilité concernant les produits utilisant l'intelligence artificielle; que, selon les données disponibles, 90 % des accidents de la circulation sont imputables, au moins en partie, à une erreur humaine; que les véhicules autonomes devraient être soumis à un cadre éthique; que, si l'introduction d'un tel cadre peut empêcher les erreurs dans la prise de décision automatique et les algorithmes, un régime de responsabilité harmonisé est toutefois nécessaire pour garantir la pleine indemnisation de tous les dommages causés par les systèmes d'IA;
- D. considérant que la législation de l'Union et les législations nationales devraient garantir un niveau élevé de sécurité des produits et des services et une saine administration du système, à la fois ex ante et tout au long de la vie d'un produit, tout en facilitant l'indemnisation des victimes ex post; considérant que l'évolution technologique dans le domaine de l'IA devrait rester centrée sur le facteur humain et que les produits et applications utilisant l'IA devraient contribuer au développement humain et à une bonne qualité de vie;

---

<sup>1</sup> Directive 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux (JO L 210 du 7.8.1985, p. 29).

1. souligne que l'IA peut être présente à différents niveaux dans les véhicules, les infrastructures de transport et les modes de transport et qu'elle a une incidence importante sur le degré d'autonomie du système, allant de la commande intégrale par le conducteur à l'autonomie complète, et qu'un transfert de la responsabilité civile du conducteur vers d'autres parties s'opère à mesure que le niveau d'autonomie des systèmes de conduite s'accroît; demande l'adoption de définitions claires au niveau de l'Union pour tous les types de modes de transport et les infrastructures exploitant des logiciels d'IA, ainsi qu'une classification des risques correspondante pour permettre la clarification des questions de responsabilité par un mécanisme de responsabilité, afin de garantir les normes les plus strictes en matière de sûreté et de sécurité, en soulignant que la sécurité revêt une importance primordiale dans le secteur des transports et que la sécurité et la responsabilité sont pour ainsi dire les deux faces d'une même médaille;
2. rappelle que cela fait des décennies que le secteur du transport intègre des technologies de l'IA, ce dont témoigne notamment l'introduction de l'automatisation des opérations ferroviaires, y compris dans les zones urbaines où les opérations entièrement automatisées, sans conducteur, ont accru la disponibilité des systèmes, la capacité du réseau et l'efficacité opérationnelle;
3. souligne que les fonctionnalités automatisées peuvent améliorer considérablement la sécurité à moyen et à long termes et entraîner également des conséquences imprévues (par exemple, en matière de cybersécurité, de confidentialité des données); observe que, si la coexistence de différents niveaux d'automatisation représente un défi, l'IA pourrait également être utilisée pour la planification et l'orientation des chaînes logistiques, ainsi que pour l'augmentation de l'efficacité, de la résilience, de la fiabilité, de la durabilité, de l'interopérabilité et de la flexibilité, et qu'elle a un potentiel énorme pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite; souligne la nécessité d'un contrôle accru dans le cadre d'un régime de responsabilité civile de l'Union pour les produits utilisant l'intelligence artificielle afin de garantir la sécurité des personnes handicapées et à mobilité réduite;
4. souligne qu'il importe de répartir clairement les responsabilités entre les concepteurs de logiciels, les fabricants de divers composants, et les prestataires, opérateurs et utilisateurs finaux de services et de données, afin de garantir le meilleur niveau possible de sécurité des produits et de respect des droits des consommateurs; souligne la nécessité de répartir adéquatement les risques résultant des nouvelles interactions numériques entre les infrastructures et les véhicules et d'appliquer un régime de responsabilité équitable aux défaillances du logiciel, aux défaillances du réseau et aux risques liés aux choix de programmation qui ne sont actuellement pas couverts de manière adéquate;
5. souligne que les applications liées à l'IA dans le secteur des transports présentant un profil de risque élevé nécessitent l'adoption d'une approche fondée sur les risques en fonction des niveaux d'automatisation et d'autoapprentissage du système; souligne la nécessité d'exigences juridiques pour les applications d'IA présentant un profil de risque élevé; relève toutefois que cette approche ne devrait pas être fondée sur la désignation a priori de certains secteurs, tels que celui du transport, comme secteurs ayant recours à l'IA à haut risque, mais plutôt sur des évaluations par domaine et technologiquement neutres; souligne la nécessité d'harmoniser ces exigences dans l'ensemble de l'Union afin de garantir le niveau le plus élevé de sécurité des produits et le niveau minimum de risque

pour les utilisateurs, tout en assurant le fonctionnement des systèmes d'IA, ainsi que le rôle fondamental que doit jouer le principe de précaution, consacré à l'article 191 du traité FUE, pour l'analyse et la gestion des risques; demande une réponse adéquate à la nécessité d'une approche adaptée en matière de protection des données et de gestion des risques liés au piratage et à la cybercriminalité;

6. fait observer qu'en vertu de la réglementation actuelle en matière de sécurité des produits, le producteur demeure responsable jusqu'à preuve du contraire, et la charge de la preuve incombe aux producteurs et/ou développeurs; souligne que ce principe devrait être étendu aux produits utilisant l'intelligence artificielle; recommande que, dans les cas où il est établi que le producteur et/ou le développeur ne sont pas responsables, un opérateur disposant d'un niveau de contrôle plus élevé que le propriétaire ou utilisateur d'un produit ou service réel équipé d'une IA devrait être la partie la mieux placée pour gérer les risques et que la charge de la preuve devrait donc être transférée à l'opérateur; observe que chaque obligation devrait incomber à l'acteur le mieux placé pour faire face au risque; souligne que le consentement du consommateur est un principe fondamental pour le développement des services de transport utilisant l'intelligence artificielle; demande instamment à la Commission de mettre en place des moyens de certifier ces services; relève que la protection des citoyens et des entreprises de l'Union qui utilisent ces technologies requiert un partage clair des responsabilités de chacune des parties en présence, indépendamment du fait qu'elles soient basées dans l'Union ou pas (effet extraterritorial);
7. souligne la nécessité de garantir au moins le même niveau de sécurité des produits que celui qui existe actuellement, en tenant également compte de l'objectif de «vision zéro» de l'Union, de permettre plus facilement aux victimes d'accidents d'obtenir réparation, d'éviter une augmentation des frais de justice actuels et l'insécurité juridique, en particulier pour les entreprises qui commercialisent leurs produits dans l'Union et dans le monde; souligne à cet égard la nécessité d'indemniser rapidement les victimes, quelle que soit la chaîne de responsabilité;
8. est convaincu qu'en dépit du niveau d'automatisation et d'intégration de l'intelligence artificielle dans les systèmes de transport et les véhicules, la responsabilité devrait en fin de compte toujours revenir à des personnes physiques ou morales pour garantir la sécurité juridique et, parallèlement, encourager les investissements et la bonne diffusion de cette technologie;
9. souligne qu'il importe de veiller à ce que les conducteurs soient correctement formés et aient toujours pleinement conscience du niveau d'automatisation du véhicule et de leur niveau de responsabilité, et qu'ils soient informés des systèmes d'IA équipant leurs véhicules et des limitations inhérentes à ces systèmes telles que l'activation, la désactivation, la défaillance; est également d'avis que les caractéristiques embarquées devraient rappeler régulièrement au conducteur qu'il est chargé de contrôler l'état du véhicule et lui signaler clairement les limites du système utilisant l'intelligence artificielle; souligne que les conducteurs ne sauraient être tenus pour responsables s'il est établi qu'ils ont utilisé des systèmes de conduite entièrement automatisée de manière licite;
10. note qu'il est nécessaire de mettre en place des techniques d'enregistrement d'événements

destinées à être utilisées en cas d'accidents graves, dans le plein respect de la législation sur la protection des données et de la vie privée, et qui permettent d'identifier une personne physique ou morale responsable; souligne le rôle essentiel que le stockage, le partage et la gestion des données auront pour le déploiement de l'IA dans le domaine de la mobilité et souligne que les enregistreurs ne devraient en aucun cas être utilisés comme systèmes de traçage permanent; plaide pour une intensification des travaux de recherche et de développement par des moyens tant publics que privés ainsi que pour davantage de tests, afin d'améliorer la sécurité des produits et, partant, la sécurité routière, et, à tout le moins, disposer de données concrètes permettant des avancées supplémentaires; observe qu'une infrastructure sous-jacente à la pointe de la technologie et un système de transport intelligent, fonctionnant à partir de données interprétables, claires et à jour, sont nécessaires pour limiter les incidents à leur minimum;

11. demande une analyse plus approfondie de la nécessité d'adapter la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup> et la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>3</sup> en raison des fonctionnalités automatisées des véhicules; exhorte la Commission à réaliser une évaluation périodique du cadre réglementaire européen relatif aux transports pour s'assurer qu'il peut faire face aux défis en matière de sécurité et de responsabilité liés à l'intégration des technologies d'intelligence artificielle; demande en outre à la Commission d'étudier la possibilité d'intégrer, dans la législation de l'Union relative à la sécurité des produits, des exigences portant sur les risques que des données erronées présentent pour la sécurité;
12. souligne que les régimes de responsabilité en cas d'accident ou de non-respect du code de la route doivent être élaborés avec une grande rigueur pour chaque niveau d'automatisation et d'intégration de l'intelligence artificielle et communiqués de manière claire aux utilisateurs afin d'assurer une transition progressive entre le plein exercice de la responsabilité du conducteur et la responsabilité pleine et entière du constructeur et de l'exploitant;
13. fait observer que le degré d'intégration des systèmes autonomes dans le réseau de transport, comme les véhicules automatisés et les systèmes d'aéronef sans équipage à bord, dans l'infrastructure terrestre et l'espace aérien, dépend de nombreux signaux et conditions variables et des dangers ou obstacles pouvant s'y trouver; note qu'une telle augmentation de l'utilisation, en particulier dans les zones urbaines, mettra constamment à l'épreuve le régime de responsabilité civile existant; demande par conséquent une mise à jour régulière des cartes numériques, des systèmes de gestion du trafic et des règles de partage des données prévoyant un ensemble obligatoire minimal et adapté d'informations et d'instructions sur l'utilisation des produits équipés de l'IA et le réseau routier, ainsi que pour le développement et le déploiement corrects de l'U-Space; est convaincu que toute mise à jour et tout développement du cadre réglementaire lié à l'automatisation et à l'intégration de l'intelligence artificielle dans les transports doivent être centrés sur l'être

---

<sup>2</sup> Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18).

<sup>3</sup> Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO L 263 du 7.10.2009, p. 11).

humain;

14. demande à la Commission de présenter des lignes directrices afin d'éviter la fragmentation des approches réglementaires au niveau national, en tenant compte de la directive 85/374/CEE et des régimes nationaux de responsabilité existants; souligne la nécessité d'un cadre de responsabilité civile de l'Union et insiste sur le fait que la fragmentation serait extrêmement préjudiciable au développement de ces technologies, à la compétitivité des entreprises de l'Union, en particulier des PME, et qu'elle porterait atteinte à la sécurité juridique et nuirait à l'indemnisation rapide des victimes; observe que la responsabilité devrait incomber à l'acteur le mieux placé pour faire face au risque, à l'issue d'une procédure judiciaire en bonne et due forme.

**INFORMATIONS SUR L'ADOPTION  
PAR LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

<b>Date de l'adoption</b>	14.7.2020
<b>Résultat du vote final</b>	+: 49 -: 0 0: 0
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Leila Chaibi, Angel Dzhambazki, Markus Ferber, Carlo Fidanza, Maria Grapini, Roman Haider, Alessandra Moretti



## VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

<b>49</b>	<b>+</b>
ECR	Angel Dzhambazki, Carlo Fidanza, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Leila Chaibi, Kateřina Konečná, Elena Kountoura
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Alessandra Moretti, Rovana Plumb, István Ujhelyi
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

<b>0</b>	<b>-</b>

<b>0</b>	<b>0</b>

Légende des signes utilisés:

- + : pour
- : contre
- 0 : abstention