

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 februari 2026

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende maatregelen om België voor te
bereiden op de uitrol van geconnecteerde
voertuigen met geautomatiseerde besturing**

(ingediend door de heer Julien Matagne c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 février 2026

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à préparer la Belgique
au déploiement des véhicules connectés
à conduite automatisée**

(déposée par M. Julien Matagne et consorts)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Een al op gang gekomen technologische revolutie

De uitrol van zelfrijdende voertuigen is geen verre toekomstmuziek of loutere sciencefiction meer. In verschillende landen wordt thans al op de openbare weg geëxperimenteerd met dergelijke voertuigen of ze worden zelfs commercieel ingezet (robottaxi's, voertuigen voor stedelijke logistiek, zelfrijdende shuttles). In tal van grote steden in de Verenigde Staten en China maken ze deel uit van de dagelijkse realiteit. In San Francisco voeren robottaxi's wekelijks honderdduizenden ritten uit; in China testen Baidu en andere giganten op grote schaal hele wagenparken.

Het commercieel gebruik van zelfrijdende voertuigen wereldwijd, geclassificeerd volgens de internationale norm SAE J3016 die de automatiseringsniveaus van voertuigen bepaalt¹, maakt een razendsnelle ontwikkeling door. De aanwending van geavanceerde rijhulpsystemen mondt steeds sneller uit in die van volledig zelfrijdende voertuigen. Deskundigen zijn het er thans over eens dat na 2030 voertuigen van niveau 5 op de markt beschikbaar zullen zijn.²

De race om het leiderschap op die strategische markt werd ingezet, met enorme investeringen door de Verenigde Staten en China. In België blijft de inzet van zelfrijdende voertuigen vooralsnog beperkt. Europa bevindt zich nog in de voorbereidende fase van experimenten, in met name Luxemburg, het Verenigd Koninkrijk en België. De grote Europese concerns gaan behoedzaam te werk. Stellantis en Volkswagen zijn weliswaar actief in de ontwikkeling van geautomatiseerde systemen, maar stellen de invoering ervan voor het grote publiek uit. Als redenen geven zij de te hoge kosten, een gebrek aan economische relevantie en het ontbreken van geharmoniseerde wetgeving op.

¹ Volgens de officiële classificatie die door de Society of Automotive Engineers (SAE, www.sae.org) wordt voorgesteld in de internationale norm SAE J306: *Taxonomy and Definitions for Terms related to On-Road Motor Vehicles Automated Driving Systems*, aangenomen door de wereldwijde koepelorganisatie van nationale auto-industrieassociaties (OICA, www.oica.net), raadpleegbaar op https://www.sae.org/standards/j3016_202104-taxonomy-definitions-terms-related-driving-automation-systems-road-motor-vehicles; Die classificatie maakt een onderscheid tussen zes automatiseringsniveaus op basis van de verdeling van de rijtaken tussen de bestuurder en het systeem.

² S&P Global, Mobility (2023), *Fuel for Thought: Waiting for Autonomy*, raadpleegbaar op <https://www.spglobal.com/mobility/en/research-analysis/fuel-for-thought-waiting-for-autonomy.html>; World Economic Forum (2025), *Autonomous Vehicles: Timeline and Roadmap Ahead*, raadpleegbaar op https://reports.weforum.org/docs/WEF_Autonomous_Vehicles_2025.pdf

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Une révolution technologique déjà en marche

Le déploiement des véhicules autonomes n'est plus une perspective lointaine, confinée à l'imaginaire de la science-fiction. Aujourd'hui, ils roulent déjà à titre expérimental ou commercial (robot-taxis, engins assurant la logistique urbaine, navettes automatisées) sur les routes de plusieurs pays. Ils constituent une réalité quotidienne dans plusieurs grandes villes aux États-Unis et en Chine. À San Francisco, des centaines de milliers de trajets sont déjà effectués chaque semaine par des robot-taxis; en Chine, Baidu et d'autres géants testent à grande échelle des flottes entières.

L'utilisation commerciale des véhicules autonomes à travers le monde, classés selon la norme internationale SAE J3016 qui régit la définition de niveaux d'automatisation du véhicule¹, est en train de progresser rapidement en passant de l'usage de systèmes avancés d'aide à la conduite vers l'usage de véhicules complètement automatisés. Les experts s'accordent désormais sur un horizon post-2030 pour une disponibilité commerciale des voitures de niveau 5².

Une course pour le leadership au sein de ce marché stratégique est engagée, avec des investissements colossaux de la part des États Unis et de la Chine. De notre côté, l'avancée concernant le déploiement de véhicules autonomes reste encore limitée. L'Europe se limite encore à des phases préliminaires d'expérimentation notamment au Luxembourg, au Royaume-Uni ainsi qu'en Belgique. Les grands groupes européens avancent avec prudence. Stellantis et Volkswagen, bien qu'actifs dans le développement de systèmes automatisés, reportent à plus tard leur déploiement pour le grand public, invoquant des coûts trop élevés, un manque d'intérêt économique et une absence de cadre législatif harmonisé.

¹ Selon la classification officielle proposée par la Society of Automotive Engineers (SAE, www.sae.org) dans le standard international SAE J306: *Taxonomy and Definitions for Terms related to On-Road Motor Vehicles Automated Driving Systems* qui a été adopté par l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA, www.oica.net) disponible en ligne à l'adresse: https://www.sae.org/standards/j3016_202104-taxonomy-definitions-terms-related-driving-automation-systems-road-motor-vehicles; Cette classification définit six niveaux d'automatisation en fonction de la répartition des tâches de conduite entre le conducteur et le système.

² S&P Global Mobility (2023) – *Fuel for Thought: Waiting for Autonomy*. <https://www.spglobal.com/mobility/en/research-analysis/fuel-for-thought-waiting-for-autonomy.html>; World Economic Forum (2025) – *Autonomous Vehicles: Timeline and Roadmap Ahead* https://reports.weforum.org/docs/WEF_Autonomous_Vehicles_2025.pdf

In Frankrijk blijft het meest zichtbare voorbeeld beperkt tot enkele WeRide-shuttles van Renault die tijdens bepaalde tennistoernooien op Roland Garros worden ingezet, op een beperkt traject en met een beperkte snelheid, wat een heel eind afstaat van de ambities aan de andere kant van de Atlantische Oceaan of in China.

Zo tekent zich een opvallend contrast af: terwijl de Verenigde Staten en China met grote stappen vooruitgaan, zet Europa slechts muizenstapjes, geremd door zijn afkeer van de risico's die inherent zijn aan die nieuwe technologie, en een nog te beperkte vraag van het grote publiek.

Het signaal mag duidelijk zijn: België en Europa hebben nog maar heel weinig tijd om in actie te komen. De vraag is niet meer of zelfrijdende voertuigen hun intrede zullen doen op onze wegen, maar wanneer, alsook hoe ze zullen worden ingezet en welke regelgeving daarvoor zal gelden. Die kwesties zijn des te prangender nu Uber heeft aangekondigd vanaf 2026 in Europa te willen werken met robottaxi's.

Na het verschijnen in onze steden van via deelplatformen beheerde taxi's heeft de ervaring geleerd dat als we ons hier niet op voorbereiden, we het risico lopen op een anarchistische invasie van nieuwe voertuigen en nieuwe diensten, zonder duidelijk raamwerk, zonder controle door de overheid en ten koste van onze burgers, onze economie en de betrokken beroepen.

Een volledig geautomatiseerde mobiliteit zal ons dagelijks leven, onze economie, onze mobiliteit en onze organisatie op het hele grondgebied grondig veranderen. De implementatie van de algoritmen, sensoren en software die dergelijke voertuigen aansturen, zal namelijk een ingrijpende verandering in onze samenleving teweegbrengen: een nieuwe relatie met de openbare ruimte, een herverdeling van de industriële waardeketens en zelfs een herdefiniëring van wat mobiliteit inhoudt.³

2. Belgisch raamwerk en bestaande experimenten

Sinds een tiental jaar heeft België de deur opengezet voor het testen van deze voertuigen, met de uitwerking van een experimenteel raamwerk.

Op 21 juli 2016 werd de wegcode gewijzigd om experimenten mogelijk te maken met konvooien van zeer kort achter elkaar rijdende voertuigen, in afwijking van de artikelen 18.2 en 18.3 van de wegcode, die buiten

³ Stilgoe, J., Mladenović, M., *The politics of autonomous vehicles*, Humanit Soc Sci Commun 9, 433 (2022), raadpleegbaar op <https://doi.org/10.1057/s41599-022-01.463-3>

En France, l'exemple le plus visible reste limité à quelques navettes Renault-WeRide mises en service lors de certains tournois de tennis à Roland-Garros, sur un trajet restreint et à vitesse réduite, bien loin des ambitions affichées outre-Atlantique ou en Chine.

On voit ainsi un contraste saisissant; là où les États Unis et la Chine avancent à pas de géant, l'Europe ne progresse qu'avec prudence, freinée par son aversion aux risques inhérents à cette nouvelle technologie et une demande du grand public encore trop limitée.

Ces signaux montrent que la Belgique et l'Europe ne disposent plus que de très peu de temps pour agir. La question n'est plus de savoir si les véhicules autonomes arriveront sur nos routes mais quand et comment ils y seront déployés et quel sera l'encadrement prévu; d'autant plus qu'Uber a annoncé son intention de lancer des robot-taxis en Europe, dès 2026.

L'expérience, que l'on a pu vivre précédemment avec l'arrivée dans nos villes de taxis gérés dans le cadre de l'économie collaborative, démontre que, si nous ne nous y préparons pas, nous risquons de subir une invasion anarchique de nouveaux véhicules et de nouveaux services, sans cadre clair, sans maîtrise de la part de l'autorité publique et au détriment de nos citoyens, de notre économie et des professions concernées.

La mobilité entièrement automatisée bouleversera au quotidien notre économie, notre mobilité et notre organisation sur tout notre territoire. En effet, la mise en œuvre des algorithmes, des capteurs et des logiciels qui animent ces véhicules provoquera une transformation profonde de notre société; un nouveau rapport à l'espace public, une redistribution des chaînes de valeur industrielles et une redéfinition même de ce que signifie se déplacer³.

2. Le cadre belge et les expérimentations existantes

Depuis une dizaine d'années, la Belgique a ouvert la porte aux essais de ces véhicules, avec la mise en place d'un cadre d'expérimentation.

Le 21 juillet 2016, le Code de la route a été modifié pour permettre les essais de pelotons de véhicules (circulant à très courte distance les uns des autres), en dérogeant aux articles 18.2 et 18.3 dudit Code qui

³ Stilgoe, J., Mladenović, M. *The politics of autonomous vehicles*. Humanit Soc Sci Commun 9, 433 (2022). <https://doi.org/10.1057/s41599-022-01.463-3>

de bebouwde kom een minimumafstand van 50 meter tussen de voertuigen voorschrijven.

Op 10 november 2016 heeft de Kamer van volksvertegenwoordigers over dit onderwerp een resolutie aangenomen “betreffende zelfrijdende voertuigen” (DOC 54 2096/002). Daarin wordt gevraagd de wetgeving aan te passen om projecten met zelfrijdende voertuigen te kunnen uitrollen, de respectieve aansprakelijkheden bij een ongeval uit te klaren en de persoonlijke levenssfeer te beschermen. In datzelfde jaar werd door een interfederale taskforce, aangestuurd door de FOD Mobiliteit in samenwerking met de gewesten en verschillende partners, een gedragscode opgesteld voor testen met zelfrijdende voertuigen in reële omstandigheden.

Op 18 maart 2018 werd de wegcode andermaal gewijzigd, namelijk de invoeging van een artikel 59/1, waarvan opschrift en tekst als volgt luiden:

“Artikel 59/1. Experimenten

De minister bevoegd voor het Wegverkeer of diens afgevaardigde kan in het kader van experimenten of pilootprojecten, bij wijze van uitzondering, onder de door hem vastgestelde voorwaarden en beperkt in de tijd, afwijkingen toestaan op de bepalingen van dit reglement.”

De bevoegde minister mag dus, bij wijze van uitzondering en voor een beperkte periode, voor testvoertuigen afwijkingen toestaan op de reglementsbeperkingen.

Experimenten in ons land zijn alvast de kinderschoenen ontgroeid. Concrete projecten zijn de zelfrijdende bussen getest door De Lijn in Leuven, de shuttles van de MIVB en de TEC, of nog de experimenten op de universiteitscampus in Louvain-la-Neuve of Jette.

Tot nu toe werden op de openbare weg in België 17 experimentele testen uitgevoerd, waarvan twee in januari 2026. Meestal ging het om zelfrijdende shuttles. De keuze voor deze specifieke technologie bevordert de verdere ontwikkeling en prioritaire uitrol ervan en past tegelijk in een logica van gedeelde en duurzame mobiliteit, wat bijdraagt aan de beperking van het gebruik van individuele voertuigen. Volgens de huidige wegcode-regelgeving is alleen het gebruik van rijhulpsystemen van niveau 1 en 2 toegestaan.⁴

Aangezien de commercialisering van zelfrijdende voertuigen nog niet is toegestaan, is nog geen werk gemaakt van een wettelijk raamwerk dat de rechten van de gebruikers garandeert. Momenteel zijn er nog

⁴ Specifiek zijn alleen adaptieve cruisecontrol, rijstrookassistentie en parkeerhulp toegestaan.

impose, hors agglomération, un intervalle minimal de 50 mètres entre les véhicules.

Le 10 novembre 2016, la Chambre des représentants a adopté une résolution “relative aux véhicules autonomes” (DOC 54 2096/002) traitant de ce sujet. Elle insiste sur la nécessité d’adapter la législation pour autoriser les projets pilotes, pour clarifier les responsabilités respectives en cas d’accident et pour veiller au respect de la vie privée. Un “Code de bonnes pratiques” encadrant l’expérimentation des véhicules autonomes en conditions réelles a été élaboré la même année par une *taskforce* interfédérale piloté par le SPF Mobilité, en collaboration avec les Régions et divers partenaires.

Le 18 mars 2018, une nouvelle modification du Code de la route a introduit l’article 59/1, intitulé et rédigé comme suit:

“Article 59/1. Essais

Le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ou son délégué peut dans le cadre d’essais ou de projets pilotes, à titre exceptionnel, autoriser des dérogations aux dispositions du présent règlement, aux conditions et pour une durée limitée qu’il détermine.”

Celui-ci permet au ministre compétent d’autoriser, à titre exceptionnel et pour une durée limitée, des dérogations aux dispositions du règlement pour les véhicules de test.

Ainsi, nous avons déjà dépassé le stade des expérimentations balbutiantes; des projets concrets existent bel et bien en Belgique: bus autonomes testés par De Lijn à Louvain, navettes de la STIB et des TEC, expériences sur le site universitaire à Louvain-la-Neuve ou à Jette.

À ce jour, 17 essais expérimentaux ont été réalisés sur la voie publique en Belgique, dont deux au mois de janvier 2026. La majorité des essais réalisés lors de ces tests ont porté sur des navettes autonomes. Le choix de cette technologie spécifique favorise leur perfectionnement et leur déploiement prioritaire, tout en s’inscrivant dans une logique de mobilité partagée et durable, contribuant ainsi à limiter l’usage des véhicules individuels. La législation actuelle du Code de la route n’autorise que la circulation de véhicules équipés de systèmes d’assistance de niveaux 1 et 2⁴.

Étant donné que la commercialisation des véhicules autonomes n’est pas encore autorisée, la question d’un cadre légal garantissant les droits des usagers n’a pas encore été abordée. À l’heure actuelle, il n’existe pas

⁴ Précisément, seuls les régulateurs de vitesse adaptatifs, l’aide au maintien dans la voie et le stationnement assisté sont autorisés.

geen volledig zelfrijdende voertuigen op de markt die een Europese homologatie voor massaproductie hebben gekregen.

In november 2023 heeft de interfederale taskforce een analysenota goedgekeurd, met daarin een heldere stand van zaken en mogelijke te bewandelen sporen.⁵ De kernaanbeveling van die nota was de oprichting van een interfederale autoriteit voor autonome mobiliteit. Maar dat idee heeft men kennelijk laten varen.

Sinds september 2025 mogen zelfrijdende auto's gedeeltelijk op de Europese snelwegen rijden, dankzij een aantal amendementen op Reglement nr. 171⁶ zoals aangenomen door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties. Concreet mogen die auto's al volledig autonoom versnellen, remmen, van rijstrook veranderen en een andere auto inhalen.

In die context moeten België en Europa nadenken over de volgende stappen met betrekking tot robottaxi's in de openbare ruimte, zoals eerder bij de komst van Uber-taxi's. Deze verandering zal immers veel ingrijpender zijn.

3. Kansen en risico's voor de samenleving

De kansen die de zelfrijdende auto biedt, mogen niet blind maken voor de wel degelijk reële risico's waarmee die transformatie gepaard gaat. Zelfrijdende mobiliteit mag niet losstaan of in de plaats treden van de bestaande vervoerswijzen, maar moet een bijkomende schakel in de verplaatsingsketen vormen, ter aanvulling van het openbaar vervoer.

Een ongecontroleerd gebruik van zelfrijdende voertuigen kan de verkeersoverlast verergeren, met almaar meer lege voertuigen op de weg om passagiers op te pikken. Dergelijke voertuigen zouden ten koste kunnen gaan van collectief vervoer indien een deel van de openbaarvervoergebruikers of van de voetgangers of fietsers de overstap zou maken naar zelfrijdende auto's, wat het alleen maar nog moeilijker zal maken de duurzame-mobiliteitsdoelstellingen te halen. Zelfrijdende deelvoertuigen moeten de intermodaliteit verbeteren, vooral in landelijke en voorstedelijke gebieden. Ze zouden opnieuw autonomie kunnen geven aan ouderen, aan

⁵ Platform autonome voertuigen, *Analysenota over autonome voertuigen*, FOD Mobiliteit en Vervoer, D/2024/13.831/6, november 2023.

⁶ VN-Reglement nr. 171, Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen wat de rijassistentiesystemen betreft [2024/2689].

encore sur le marché de véhicules entièrement autonomes ayant fait l'objet d'une homologation européenne pour une production en grande série.

En novembre 2023, la *taskforce* interfédérale a approuvé une note d'analyse qui pose un diagnostic clair et propose différentes voies à suivre⁵. La recommandation centrale de cette note était la création d'une autorité interfédérale de la mobilité autonome. Néanmoins, cette idée semble avoir été complètement abandonnée.

Depuis septembre 2025, les voitures autonomes sont en partie autorisées à manœuvrer sur les autoroutes européennes, grâce à une série d'amendements portés au règlement 171⁶ voté par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Concrètement, les voitures peuvent d'ores et déjà accélérer, freiner, changer de voie et doubler une autre voiture de manière totalement autonome.

Dans ce contexte, la Belgique et l'Europe doivent réfléchir aux prochaines avancées concernant les robot-taxis dans l'espace public, comme ce fut le cas précédemment avec l'arrivée des taxis Uber; cela, d'autant plus que ce changement se fera avec une intensité bien plus forte que dans le cas de l'arrivée des taxis Uber.

3. Opportunités et risques pour notre société

Les opportunités que la voiture autonome peut apporter ne doivent pas occulter les risques, bien réels, qui accompagnent cette transformation. La mobilité autonome ne doit pas se faire en se juxtaposant ou en se substituant aux modes de transport existants, mais bien en s'insérant comme un maillon supplémentaire de la chaîne de déplacements, complémentaire aux transports publics.

Un déploiement non maîtrisé pourrait aggraver le problème de la congestion routière, en multipliant les déplacements de véhicules circulant à vide pour aller chercher des passagers. Il pourrait fragiliser les transports collectifs en détournant une partie des usagers des transports publics ou des personnes pratiquant la marche ou le vélo, provoquant ainsi un impact négatif sur la réalisation des objectifs de mobilité durable. Les véhicules autonomes partagés doivent renforcer l'intermodalité, notamment dans les zones rurales ou périurbaines. Les véhicules autonomes pourraient donner une autonomie nouvelle à des personnes âgées, à des

⁵ Plateforme Véhicules Autonomes. (Novembre 2023). Note d'analyse sur les véhicules autonomes. SPF Mobilité. D/2024/13.831/5.

⁶ Règlement ONU n° 171 – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les systèmes d'aide à la conduite ("Driver Control Assistance Systems" (DCAS)) [2024/2689]

mensen met een beperkte mobiliteit of aan bewoners van landelijke gebieden die vandaag slecht worden bediend door het openbaar vervoer.

De uitdaging is niet alleen technologisch of regelgevend van aard, maar ook sociaal en cultureel. In hoeverre het gebruik van zelfrijdende voertuigen een succes wordt, zal immers ook afhangen van de maatschappelijke aanvaarding van die nieuwe vorm van mobiliteit. De burgers moeten worden begeleid, geïnformeerd en gerustgesteld, opdat de samenleving leert omgaan met die technologische evolutie, binnen een gecontroleerd kader dat gericht is op het algemeen belang. De zelfrijdende auto zou ook een enorme verbetering voor de verkeersveiligheid kunnen betekenen. Het is immers bewezen dat de meeste ongevallen worden veroorzaakt door een menselijke fout. Niettemin moeten de regels inzake juridische aansprakelijkheid snel worden verduidelijkt. Wie is aansprakelijk bij een ongeval met een zelfrijdend voertuig? De bestuurder? De eigenaar? De fabrikant? De ontwerper van het algoritme en de gebruikte software? De beheerder van de vloot zelfrijdende voertuigen? De geleidelijke controleoverdracht van mens naar machine creëert een potentieel “aansprakelijkheidsvacuüm” (*responsibility gap*), waardoor het moeilijk wordt te bepalen wie echt aansprakelijk is voor een ongeval.⁷

De cyberbeveiliging moet worden opgevoerd om te voorkomen dat die voertuigen het doelwit worden van hackers. Er zijn tal van bedreigingen: hacking op afstand om de controle over het voertuig over te nemen, sensorverstoring, signaalspoofing of meer subtiele aanvallen tegen de AI-algoritmen zelf, zoals datavergiftiging (*data poisoning*) of vijandelijke aanvallen (*adversarial attacks*).⁸

Ook moet worden voorkomen dat men de zelfrijdende auto als een gadget gaat zien, waarbij iedereen over een eigen exemplaar gaat beschikken. De zelfrijdende auto zou aanleiding kunnen geven tot nieuwe maatschappelijke kloven indien de toegang ertoe enkel zou zijn voorbehouden aan de meest bemiddelden of diegenen die de geconnecteerde technologieën het best beheersen. Wie niet over de financiële middelen en/of de nodige digitale vaardigheden beschikt, zou in dat geval uit de boot vallen.

⁷ D-A Sauvage, *Les véhicules autonomes et le droit de la circulation. Doctrine, Revue Générale de Droit Civil Belge*, Wolters Kluwer, 2020, TBBR/RGDC 2020/5, blz. 248-288.

⁸ D. Morris, G. Maduzo en A. Garcia-Perez, *Cybersecurity and the auto-industry: The growing challenges presented by connected cars*, *International L Journal, Automotive Technology and Management*, Vol. 18, nr. 2, 2018; M.F. Lohmann, *Liability Issues Concerning Self-Driving Vehicles*, E.J.R.R., 2016; S.L. Wenzel, *Not Even Remotely Liable: Smart Car Hacking Liability*, U. III, J.L. Tech. & Pol'y, 2017.

personnes à mobilité réduite ou encore à des habitants de zones rurales aujourd'hui mal desservies par les transports publics.

Le défi n'est pas uniquement technologique ou réglementaire; il est aussi social et culturel; le degré de réussite du déploiement des véhicules autonomes dépendra en effet aussi de l'acceptation sociale de cette nouvelle forme de mobilité. Les citoyens doivent être accompagnés, informés et rassurés, afin que la société apprenne à vivre avec cette évolution technologique, dans un cadre qui reste sous contrôle et orienté vers le respect de l'intérêt général. La voiture autonome pourrait aussi grandement améliorer la sécurité routière, étant donné qu'il est prouvé que la majorité des accidents sont causés par une erreur humaine. Cependant, il faudrait également clarifier, rapidement, les règles relatives aux responsabilités au niveau juridique. Qui est responsable en cas d'accident impliquant un véhicule autonome? Le conducteur? le propriétaire? le constructeur? le concepteur de l'algorithme et des logiciels utilisés? l'opérateur de la flotte de véhicules autonomes? Le transfert progressif du contrôle de l'humain vers la machine crée en effet un potentiel “vide de responsabilité” (*responsibility gap*), où il devient complexe de déterminer qui est réellement responsable d'un accident.⁷

La cybersécurité doit être renforcée afin d'éviter que ces véhicules ne deviennent des cibles pour des pirates informatiques. Les menaces sont multiples: piratage à distance pour prendre le contrôle du véhicule, brouillage des capteurs, usurpation de signaux, ou encore des attaques plus subtiles visant les algorithmes d'IA eux-mêmes, comme l'empoisonnement de données (*data poisoning*) ou les attaques contradictoires (*adversarial attacks*).⁸

Il convient également d'éviter une vision “gadget” où chacun disposerait de son véhicule autonome personnel. La voiture autonome pourrait créer de nouvelles fractures sociales, en réservant l'accès à ces technologies aux plus aisés ou à ceux maîtrisant le mieux les technologies connectées, laissant de côté ceux qui n'ont pas les moyens financiers et/ou les compétences numériques nécessaires.

⁷ D-A Sauvage. (2020). *Les véhicules autonomes et le droit de la circulation. Doctrine. Revue Générale de Droit Civil Belge* – Wolters Kluwer. TBBR/RGDC 2020/5, pp. 248-288.

⁸ D. Morris, G. Maduzo and A. Garcia-Perez. (2018). “Cybersecurity and the auto-industry: The growing challenges presented by connected cars”. *International L Journal. Automotive Technology and Management*, Vol. 18, N° 2; M.F. LOHMANN, “Liability Issues Concerning Self-Driving Vehicles”, E.J.R.R., 2016; S.L. WENZEL, “Not Even Remotely Liable: Smart Car Hacking Liability”, U. III, J.L. Tech. & Pol'y, 2017

Pragmatisme en bevattelijkheid zijn in dezen raadzaam. De Belgische overheden moeten kiezen voor een duidelijk en gecoördineerd bestuur in plaats van steeds meer complexe structuren te ontwikkelen. Er is nood aan een doeltreffende afstemming tussen de federale overheid, de gewesten en de Europese instanties om het algemene kader te bepalen.

Er dient te worden gestreefd naar een effectief, voorspelbaar en toegankelijk kader voor zowel burgers als bedrijven, waarbij billijkheid, veiligheid en digitale soevereiniteit worden gewaarborgd.

4. De uitdagende weg naar technologische soevereiniteit voor Europa

Voor de Europese Unie, die haar leiderspositie in de export van voertuigen en de ontwikkeling van nieuwe autotechnologieën meer en meer ziet afkalven, is de beheersing van dergelijke nieuwe technologieën primordiaal om de concurrentiekracht te vrijwaren, een sterke waardeketen in stand te houden en hooggekwalificeerde jobs te creëren.

Zich bewust van die uitdagingen heeft de EU de voorbije jaren duidelijk blijk gegeven van de ambitie om de mobiliteitsrevolutie niet lijdzaam te ondergaan, maar om ze uitgaande van de eigen waarden mee vorm te geven en om haar concurrentiepositie te verstevigen. In 2018 heeft de EU een strategie omtrent geautomatiseerde mobiliteit aangenomen, aangevuld met de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit tegen 2030.⁹

Voorts is het op 5 maart 2025 bekendgemaakte industrieel actieplan voor de Europese autosector¹⁰ de meest recente en meest concrete ontwikkeling ter zake. Dat plan moet de Europese industrie helpen de concurrentie-uitdagingen het hoofd te bieden en de transitie naar geconnecteerde en geautomatiseerde nulemissievoertuigen te versnellen. Het actieplan bevat ook een aantal vlaggenschipmaatregelen om op het vlak van geautomatiseerd rijden een echte eengemaakte Europese markt uit te bouwen. Zo zullen uitgebreide grensoverschrijdende testomgevingen (*test beds*) en corridors voor geautomatiseerd rijden worden ingericht om proefprojecten op Europese schaal te kunnen opzetten. Het doel is komaf te maken met de huidige regelgevende versnippering, waarbij de afgifte van testvergunningen een nationale of zelfs regionale bevoegdheid is. Dat

Il convient de garder une approche pragmatique et lisible. Les autorités belges doivent mettre en place une gouvernance claire et coordonnée plutôt que de multiplier les structures complexes. Ce qu'il faut, c'est une articulation efficace entre le Fédéral, les Régions et les instances européennes indiquant le cadre général.

L'objectif doit être celui de créer un cadre efficace, prévisible et accessible pour les citoyens comme pour les entreprises, tout en garantissant l'équité, la sécurité et la souveraineté numérique.

4. L'Europe face au défi de la souveraineté technologique

Pour l'Union européenne, leader en perte de vitesse dans l'exportation de véhicules et la conception de nouvelles technologies automobiles, la maîtrise de ces nouvelles technologies est un impératif pour maintenir sa compétitivité, préserver une chaîne de valeur forte et créer des emplois hautement qualifiés.

L'Union européenne a pris conscience de ces défis et a clairement affiché ces dernières années son ambition de ne pas subir passivement la révolution de la mobilité, mais de la façonner selon ses propres valeurs et de renforcer sa compétitivité. Dès 2018, elle a adopté une stratégie pour la mobilité automatisée, complétée par la Stratégie de mobilité durable et intelligente à l'horizon 2030⁹.

De plus, le "Plan d'action industriel pour le secteur automobile" au niveau européen, publié le 5 mars 2025¹⁰, en est la manifestation la plus récente et la plus concrète. Ce plan vise à soutenir l'industrie européenne face aux défis concurrentiels et à accélérer la transition vers des véhicules à émission nulle, connectés et automatisés. Pour la conduite automatisée, le Plan d'action précité propose des mesures phares pour créer un véritable marché unique européen. Cela passe par l'établissement de zones d'essais transfrontalières à grande échelle (*test beds*) et de corridors de conduite automatisée pour permettre des déploiements pilotes à l'échelle européenne. L'objectif est de dépasser la fragmentation réglementaire actuelle, où les autorisations de test sont nationales, voire régionales, ce qui freine l'innovation et la validation à grande échelle. La Commission s'est

⁹ Europese Commissie, 17 mei 2018, *On the Road to Automated Mobility: An EU Strategy for Mobility of the Future*, COM(2018) 283 Final.

¹⁰ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's, *Industrieel actieplan voor de Europese autosector*, 5 maart 2025, COM(2025) 95 final.

⁹ Commission Européenne. (17 mai 2018). "On the Road to Automated Mobility: An EU Strategy for Mobility of the Future". COM(2018) 283 Final.

¹⁰ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions "Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile", 5 mars 2025, COM(2025) 95 final.

zet een rem op innovatie en grootschalige validatie. De Europese Commissie heeft zich ertoe verbonden begin 2026 met eengemaakte vergunningsprocedures voor tests te komen.

Tevens cruciaal is dat de stap wordt gezet van de homologatie van kleinschalig serieel geproduceerde voertuigen naar de homologatie van onbeperkt serieel geproduceerde voertuigen. Het actieplan zet 2025 voorop als streefjaar voor geautomatiseerde parkeersystemen en 2026 als streefjaar voor andere toepassingen, zoals *hub-to-hub*-vrachtvervoer. Om een levensvatbare commerciële uitrol mogelijk te maken en te garanderen dat Europa een betrouwbare speler blijft in de mondiale wedloop, moet die doelstelling absoluut worden gehaald.

Om de EU technologisch soevereiner te maken, heeft de Europese Commissie de Europese Alliantie voor geconnecteerde en autonome voertuigen opgericht. Die alliantie wil industriële spelers samenbrengen om gemeenschappelijke soft- en hardwarebouwstenen, boord-computerarchitectuur en open platformen te ontwikkelen. Ze geniet steun van het onderzoeksprogramma Horizon Europa¹¹ (dat voor de periode 2025-2027 beschikt over een budget van 1 miljard euro voor de automobielsector) en wordt mogelijk ook aangemerkt als “belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang” (IPCEI).¹²

De in 2024 aangenomen *AI Act*, tot slot, schept een juridisch raamwerk voor het gebruik van artificiële intelligentie in Europa. Die verordening bestempelt op AI gebaseerde boordsystemen in voertuigen overigens als hoogrisicosystemen, waardoor ze moeten voldoen aan strikte vereisten op het vlak van risicobeheer, gegevenskwaliteit, technische documentatie, transparantie en menselijke controle. Dergelijke initiatieven leggen een solide basis, op voorwaarde dat de lidstaten ze volledig implementeren.

5. Een na te streven beleidsvisie: autonome mobiliteit als instrument van inclusie, duurzaamheid en concurrentiekracht

België moet meegaan in deze dynamiek en zich opwerpen als drijvende kracht van de Europese strategie. Kortom, als autonome mobiliteit wordt geschraagd door duidelijke beleidskeuzes, kan ze uitgroeien tot een krachtige hefboom van sociale cohesie, ecologische duurzaamheid en economisch concurrentievermogen. België bezit de troeven om uit te groeien tot Europese

¹¹ Horizon Europa is het nieuwe kaderprogramma voor onderzoek en innovatie van de Europese Unie voor de periode 2021-2027.

¹² Het “belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang” (IPCEI) is een Europees mechanisme om de innovatie in strategische en toekomstgerichte industriële domeinen te bevorderen via transnationale Europese projecten.

engagée à proposer des procédures d'autorisation de test harmonisées pour le début de cette année 2026.

Une autre perspective cruciale est le passage de l'homologation pour des véhicules en petites séries à des homologations pour des véhicules en séries illimitées. Le Plan d'action précité fixe l'objectif de 2025 pour les systèmes de stationnement automatisé et 2026 pour d'autres cas d'usage comme le transport de fret “*hub-to-hub*”. Atteindre cet objectif est impératif pour permettre un déploiement commercial viable et pour que l'Europe reste un acteur crédible dans la course mondiale.

Pour renforcer la souveraineté technologique, la Commission a lancé l'Alliance Européenne des Véhicules Connectés et Autonomes. Cette alliance vise à rassembler les acteurs industriels pour développer en commun des briques logicielles et matérielles, des architectures de calcul embarquées et des plateformes ouvertes, avec le soutien du programme de recherche Horizon Europe¹¹ (doté d'1 milliard d'euros pour le secteur automobile pour 2025-2027) et potentiellement d'un Projet Important d'Intérêt Européen Commun (PIIEC)¹².

Enfin, l'*AI Act*, adopté en 2024, établit un cadre juridique pour l'utilisation de l'intelligence artificielle en Europe. Notons d'ailleurs que ce règlement classe les systèmes d'IA embarqués dans les véhicules comme des systèmes à haut risque, les soumettant à des exigences strictes en matière de gestion des risques, de qualité des données, de documentation technique, de transparence et de contrôle humain. Ces initiatives constituent des fondations solides mais elles doivent être pleinement implémentées par les États membres.

5. Une vision politique à affirmer: faire de la mobilité autonome un outil d'inclusion, de durabilité et de compétitivité

La Belgique doit être partie prenante à cette dynamique pour être un élément moteur de la stratégie européenne. En d'autres termes, la mobilité autonome, si elle est orientée par des choix politiques clairs, peut devenir un puissant instrument de cohésion sociale, de durabilité environnementale et de compétitivité économique. La Belgique a les atouts pour devenir un laboratoire européen

¹¹ "Horizon Europe" est le nouveau programme-cadre de l'Union européenne pour la recherche et l'innovation (R&I) pour la période 2021-2027.

¹² Le Projet Important d'Intérêt Européen Commun (IPCEI) est un mécanisme européen visant à promouvoir l'innovation dans des domaines industriels stratégiques et d'avenir au travers de projets européens transnationaux.

proeftuin voor autonome mobiliteit: een centrale ligging, een hoge bevolkingsdichtheid, erkende expertise inzake logistiek en onderzoek en een traditie van internationale samenwerking.

Ook de milieudimensie moet centraal staan in die nationale visie. België en Europa zijn immers de verbintenis aangegaan om tegen 2050 koolstofneutraal te zijn. De uitrol van zelfrijdende voertuigen mag niet ten koste van die doelstelling gaan. Hij moet worden geflankeerd door een duurzame mobiliteitsvisie die is toegespitst op complementariteit met het openbaar vervoer.

De transitie moet ook sociaal rechtvaardig zijn. Burgers moeten vertrouwd worden gemaakt met die nieuwe technologieën, opdat autonome mobiliteit geen nieuwe bron van ongelijkheid wordt.

de la mobilité autonome: une position géographique centrale, une densité urbaine élevée, une expertise reconnue en logistique et en recherche et une tradition de coopération internationale.

La dimension environnementale doit également être au cœur de cette vision nationale. La Belgique et l'Europe se sont engagées à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Le déploiement de véhicules autonomes ne peut aller à l'encontre de ces objectifs. Il doit s'inscrire dans le cadre d'une vision de mobilité durable, centrée sur la complémentarité avec les transports publics.

Enfin, la transition doit être juste socialement. Les citoyens doivent être accompagnés pour pouvoir s'approprier ces nouvelles technologies, afin que la mobilité autonome ne devienne pas un facteur supplémentaire d'inégalités.

Julien Matagne (Les Engagés)
Serge Hilgsmann (Les Engagés)
Ismaël Nuino (Les Engagés)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat zelfrijdende voertuigen een technologische ontwikkeling van de hoogste orde vormen die nu al in verschillende landen op grote schaal wordt ingezet, en dat ze weldra ook in Europa in het straatbeeld zullen verschijnen;

B. overwegende dat het beheersen van technologieën voor geautomatiseerd rijden, van de achterliggende artificiële intelligentie en van de ermee samenhangende waardeketens een uitdaging vormt voor de technologische en industriële soevereiniteit van België en Europa in het licht van de internationale concurrentie;

C. overwegende dat zelfrijdende voertuigen moeten worden beschouwd als een schakel in de mobiliteitsketen, vanuit een logica van intermodaliteit en complementariteit met het openbaar vervoer, en niet louter als een geïndividualiseerd alternatief, omdat dan het mobiliteitsstelsel nog verder zou kunnen versnipperen;

D. overwegende dat autonome mobiliteit op een sociaal en ecologisch duurzame manier moet worden ingezet om te voorkomen dat de wegen nog meer dichtslippen, wat kan worden bewerkstelligd door:

D1. bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen inzake koolstofneutraliteit;

D2. te zorgen voor complementariteit met het openbaar vervoer;

D3. de omscholing van de betrokken beroepssectoren te begeleiden;

E. overwegende dat het succes van autonome mobiliteit evenzeer afhangt van de sociale en culturele acceptatie ervan als van de technologische ontwikkelingen, en dat de overheid de burgers bij die transitie moet begeleiden;

F. overwegende dat innovatie, met flankerende maatregelen, een hefboom vormt voor België's concurrentievermogen en aantrekkingskracht en dat het van belang is een duidelijk, voorspelbaar en begrijpelijk kader te creëren voor de private actoren;

G. overwegende dat duidelijke regelgeving en een proactieve aanpak onontbeerlijk zijn, aangezien zelfrijdende voertuigen cruciale uitdagingen met zich brengen op het gebied van:

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que les véhicules autonomes constituent une évolution technologique majeure avec, déjà, des déploiements à grande échelle dans différents pays et que leur arrivée en Europe est imminente;

B. considérant que la maîtrise des technologies de conduite automatisée, de l'intelligence artificielle sous-jacente et des chaînes de valeur qui y sont associées constitue un enjeu de souveraineté technologique et industrielle majeur pour la Belgique et l'Europe, face à la concurrence internationale;

C. considérant que les véhicules autonomes doivent s'intégrer comme un maillon de la chaîne de mobilité, dans une logique d'intermodalité et de complémentarité avec les transports publics et non comme une simple alternative individualisée car cela risquerait alors de fragmenter davantage le système de mobilité;

D. considérant que le déploiement de la mobilité autonome doit être socialement et écologiquement soutenable afin d'éviter l'aggravation de la congestion routière, en:

D1. contribuant aux objectifs climatiques de neutralité carbone;

D2. garantissant la complémentarité avec les transports publics;

D3. accompagnant la reconversion des secteurs professionnels concernés;

E. considérant que la réussite de leur déploiement repose autant sur l'acceptation sociale et culturelle de la mobilité autonome que sur leur maturité technologique et que les pouvoirs publics doivent accompagner les citoyens dans cette transition;

F. considérant que l'innovation, lorsqu'elle est encadrée, constitue un levier de compétitivité et d'attractivité pour la Belgique et qu'il importe de créer un cadre clair, prévisible et lisible pour les acteurs privés;

G. considérant qu'une régulation claire et une approche anticipée sont indispensables, étant donné que les véhicules autonomes posent des enjeux cruciaux en ce qui concerne:

G1. de vaststelling van de juridische aansprakelijkheid bij een ongeval; G2. gegevensbescherming; G3. cyberveiligheid; G4. de impact op milieu en samenleving;

H. overwegende dat alleen een tussen de federale overheid en de gewesten gecoördineerd bestuur, binnen het Europese kader, kan zorgen voor een veilige en inclusieve invoering van autonome mobiliteit, met respect voor onze soevereiniteit;

I. gelet op de resolutie van de Kamer van volksvertegenwoordigers van 10 november 2016 betreffende zelfrijdende voertuigen (DOC 54 2096/002);

J. gelet op de *Analysenota voor autonome voertuigen*, opgesteld door de FOD Mobiliteit, goedgekeurd op interfederaal niveau door de federale minister bevoegd voor mobiliteit en zijn gewestelijke ambtgenoot, aangenomen in november 2023, waarin de kansen en risico's van autonome voertuigen worden toegelicht en waarin wordt gepleit voor de oprichting van een interfederale autoriteit voor autonome mobiliteit om de acties van de verschillende bestuursniveaus te coördineren;

K. overwegende dat de VN via haar gespecialiseerde instanties reeds regels heeft vastgesteld voor geautomatiseerd rijden, met name voor rijstrookassistentiesystemen (niveau 3) en geavanceerde rijhulpsystemen (niveau 2), via de drie verordeningen van 23 juni 2020 betreffende cyberbeveiliging, software en geautomatiseerde rijstrookassistentiesystemen;

L. gelet op de Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's van 9 december 2020, met als opschrift *Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst* (COM(2020) 789 final), waarin de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit van de Europese Unie tegen 2030 wordt uiteengezet;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. een nationale strategie 2026-2030 voor autonome mobiliteit te bepalen, die is afgestemd op de Europese strategie voor duurzame en intelligente mobiliteit en waarbij tegelijk de Belgische prioriteiten op het vlak van veiligheid, sociale inclusie, duurzaamheid en digitale soevereiniteit worden bevestigd;

2. ten behoeve van de burgers een communicatie-, sensibiliserings- en begeleidingsplan op te stellen, teneinde hen te informeren, de maatschappelijke acceptatie van autonome mobiliteit te bevorderen en de werknemers te begeleiden die de impact van die transitie ondervinden;

G1. la détermination des responsabilités respectives en cas d'accident, sur le plan juridique; G2. la protection des données; G3. la cybersécurité; G4. l'impact environnemental et social;

H. considérant que seule une gouvernance coordonnée entre le Fédéral et les Régions, inscrite dans le cadre européen, permettra d'assurer un déploiement de la mobilité autonome qui soit sûr, inclusif et qui respecte notre souveraineté;

I. vu la résolution du 10 novembre 2016 adoptée par la Chambre des représentants "relative aux véhicules autonomes" (DOC 54 2096/002);

J. vu la "Note d'analyse sur les véhicules autonomes", rédigée par le SPF Mobiliteit, approuvée au niveau inter-fédéral par le ministre fédéral en charge de la mobilité et son homologue au niveau régional, adoptée en novembre 2023, qui identifie les opportunités et les risques liés aux véhicules autonomes et qui préconise la création d'une Autorité interfédérale de la mobilité autonome afin de coordonner l'action des différents niveaux de pouvoir;

K. considérant que l'ONU, à travers ses instances spécialisées, a déjà adopté des règles encadrant la conduite automatisée, notamment pour les systèmes de maintien de voie (niveau 3) et d'assistance avancée à la conduite (niveau 2), via les 3 règlements du 23 juin 2020 "relatifs à la cybersécurité, aux logiciels et aux systèmes de délégation de conduite";

L. vu la "Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions", intitulée "Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir" du 9 décembre 2020 (COM(2020) 789 final), définissant la stratégie pour la mobilité durable et intelligente, à l'horizon 2030, de l'Union européenne;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de définir une stratégie nationale 2026-2030 de la mobilité autonome, alignée sur la stratégie européenne de mobilité durable et intelligente tout en affirmant les priorités belges en matière de sécurité, d'inclusion sociale, de durabilité et de souveraineté numérique;

2. de mettre en place un plan de communication, de sensibilisation et d'accompagnement à l'adresse des citoyens visant à les informer, à favoriser l'acceptation sociale de leur part et à accompagner les travailleurs impactés par la transition;

3. met het oog op de verduidelijking van de regels inzake de aansprakelijkheden bij een ongeval met een zelfrijdend voertuig, zo snel mogelijk de noodzakelijke aanpassingen door te voeren in: (a) de Wegcode (koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg), onder de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit, en (b) de wetgeving inzake de burgerlijke aansprakelijkheid, onder de bevoegdheid van de minister van Justitie;

4. in samenwerking met de Belgische Gegevensbeschermingsautoriteit de bescherming te waarborgen van de gegevens die op basis van het gebruik van de zelfrijdende voertuigen worden gegenereerd, overeenkomstig de AVG, de regels inzake cyberveiligheid en het beginsel dat in nieuwe technologische en commerciële toepassingen vanaf de ontwerpfase met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer rekening moet worden gehouden (*privacy by design*);

5. de FOD Mobiliteit de opdracht te geven te onderzoeken in welke mate de inzet van zelfrijdende voertuigen de intermodaliteit en het milieu zal beïnvloeden, met name in de grote steden van het land;

6. de FOD Economie en de FOD Sociale Zaken te belasten met een evaluatie van de mate waarin de betrokken beroepssectoren de economische en sociale gevolgen van de inzet van zelfrijdende voertuigen zullen voelen, en reconversiemaatregelen voor te stellen;

7. jaarlijks aan de Kamer van volksvertegenwoordigers een openbaar verslag voor te leggen over de voortgang van de nationale strategie, de resultaten van de proefprojecten, de Europese en internationale samenwerking en de waargenomen impact op de maatschappij, de economie en het milieu.

19 januari 2026

3. d'adapter dans les meilleurs délais: (a) le Code de la route (arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique), sous la compétence du ministre de la Mobilité et (b) la législation sur la responsabilité civile, sous la compétence de la ministre de la Justice afin de clarifier les règles relatives aux responsabilités en cas d'accident impliquant un véhicule autonome;

4. de garantir la protection des données générées par l'usage des véhicules autonomes, conformément au RGPD, aux règles en matière de cybersécurité et au principe selon lequel il faut garantir que la protection de la vie privée soit prise en compte dans les nouvelles applications technologiques et commerciales dès leur conception ("*privacy by design*"), en collaboration avec l'Autorité belge de protection des données;

5. de mandater le SPF Mobilité pour réaliser une étude sur l'impact intermodal et environnemental du déploiement des véhicules autonomes, notamment dans les grandes villes de Belgique;

6. de mandater le SPF Économie et le SPF Affaires sociales pour évaluer les conséquences économiques et sociales du déploiement des véhicules autonomes sur les secteurs professionnels concernés et de proposer des dispositifs de reconversion;

7. de présenter annuellement à la Chambre des représentants un rapport accessible au public faisant le point sur l'état d'avancement de la stratégie nationale, les résultats des projets pilotes, les coopérations européennes et internationales, ainsi que les impacts sociaux, économiques et environnementaux observés.

19 janvier 2026

Julien Matagne (Les Engagés)
Serge Hilgsmann (Les Engagés)
Ismaël Nuino (Les Engagés)