

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 mars 2022

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant l'intégration de la définition des véhicules automatisés dans le Code de la route, la poursuite des tests relatifs aux véhicules automatisés en Belgique, l'évaluation des infrastructures routières et autoroutières, ainsi que les effets positifs et/ou négatifs potentiels des véhicules automatisés sur le bilan environnemental du transport en Belgique

TEXTE ADOPTÉ

PAR LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant l'intégration de la définition des véhicules automatisés dans le Code de la route, la poursuite des tests relatifs aux véhicules automatisés en Belgique, l'évaluation des infrastructures routières et autoroutières, ainsi que des effets positifs et/ou négatifs potentiels des véhicules automatisés sur le bilan environnemental du transport routier en Belgique

(nouvel intitulé)

Voir:Doc 55 **1848/ (2020/2021)**:

- 001: Proposition de résolution de MM. Burton et Scourneau et Mme Jadin.
002: Amendements.
003: Rapport.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 maart 2022

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

met het oog op het opnemen van de definitie van geautomatiseerde voertuigen in de Wegcode, de voortzetting van testritten met geautomatiseerde voertuigen in België, de evaluatie van de weg- en de snelweginfrastructuur alsmede van de mogelijke gunstige dan wel ongunstige gevolgen van geautomatiseerde voertuigen voor de milieubalans van het wegverkeer in België

TEKST AANGENOMEN

DOOR DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

met het oog op het opnemen van de definitie van geautomatiseerde voertuigen in de Wegcode, de voortzetting van testritten met geautomatiseerde voertuigen in België, de evaluatie van de weg- en de snelweginfrastructuur alsmede van de mogelijke gunstige dan wel ongunstige gevolgen van geautomatiseerde voertuigen voor de milieubalans van het wegverkeer in België

Zie:Doc 55 **1848/ (2020/2021)**:

- 001: Voorstel van resolutie van de heren Burton en Scourneau en mevrouw Jadin.
002: Amendementen.
003: Verslag.

06496

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant l'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, ci-après "Code de la route";

B. considérant l'arrêté royal du 18 mars 2018 relatif aux essais avec des véhicules automatisés;

C. considérant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport;

D. vu l'accord de gouvernement du 30 septembre 2020 qui précise en son point 3.4.2. (Sécurité routière): "L'amélioration de la sécurité routière passera notamment par la mise en circulation de véhicules plus sûrs. De plus en plus, ces véhicules recourront aux nouvelles technologies afin d'assister le conducteur dans ces tâches de conduite. C'est pourquoi ce gouvernement s'engage résolument, en partenariat avec les Régions, à définir et à mettre en œuvre une politique tenant compte de la mise en circulation prochaine de véhicules de plus en plus connectés et automatisés";

E. vu les différentes initiatives du gouvernement fédéral et des Régions concernant les véhicules automatisés au cours de ces dernières années;

F. vu le contexte général, les tendances sociétales et les nouvelles technologies qui influencent les comportements en matière de mobilité;

G. vu le potentiel de la Belgique en matière de véhicules automatisés, potentiel largement supporté par le secteur économique de l'automobile et des technologies important et diversifié;

H. considérant que les bénéfices de l'automatisation dépendront de la manière dont les pouvoirs publics guideront – ou non – son développement et parviendront notamment à éviter un "transfert modal inverse" des transports publics vers les véhicules automatisés;

I. considérant la nécessité de déterminer ce que l'on attend des conducteurs en fonction des systèmes automatisés qu'ils utilisent;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, hierna de "Wegcode" genoemd;

B. gelet op het koninklijk besluit van 18 maart 2018 betreffende experimenten met geautomatiseerde voertuigen;

C. gelet op Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen;

D. gelet op het regeerakkoord van 30 september 2020, waarin onder punt 3.4.2. (verkeersveiligheid) het volgende te lezen staat: "Verbetering van de verkeersveiligheid omvat de introductie van veiligere voertuigen. Deze voertuigen zullen in toenemende mate nieuwe technologieën gebruiken om de bestuurder bij het rijden te helpen. Daarom zet deze regering zich resoluut in om, in samenwerking met de Gewesten, een beleid uit te stippelen en uit te voeren dat rekening houdt met de aanstaande ingebruikname van steeds meer geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen";

E. gelet op de verschillende initiatieven inzake geautomatiseerde voertuigen die de federale regering en de gewesten de afgelopen jaren hebben genomen;

F. gelet op de algemene context, de maatschappelijke tendensen en de nieuwe technologieën die het mobiliteitsgedrag beïnvloeden;

G. gelet op de aanwezigheid in België van een potentieel op het vlak van geautomatiseerde voertuigen, dat in ruime mate wordt geschraagd door de grote en gediversifieerde automobielen- en technologie sector;

H. gelet op het feit dat de winsten van de automatisering zullen afhangen van de wijze waarop de overheid de ontwikkeling ervan al dan niet zal begeleiden, alsook van de mate waarin de overheid erin zal slagen een "omgekeerde modal shift" van het openbaar vervoer naar geautomatiseerde voertuigen te voorkomen;

I. gelet op de noodzaak te bepalen wat van de bestuurders wordt verwacht naargelang van de geautomatiseerde systemen die ze gebruiken;

J. vu l'intérêt potentiel des véhicules autonomes pour les transports publics, notamment dans la gestion des "last miles" en milieu rural ou au sein de circuits fermés;

K. vu l'impact environnemental accru des véhicules automatisés lié aux équipements nécessaires à ceux-ci, et l'impact sur leur consommation compte tenu de l'augmentation potentielle du poids du véhicule;

L. vu l'attention qu'il convient de porter à l'impact social d'une évolution vers des véhicules autonomes;

M. vu les premiers résultats des simulations réalisées par le Bureau fédéral du Plan avec PLANET, le modèle national belge de projection de la demande de transport, en ce qui concerne l'impact des voitures automatisées;

N. vu l'accord de gouvernement, qui précise qu' "en collaboration avec les entités fédérées, ce gouvernement visera un transfert modal ambitieux par l'augmentation significative de la part des modes de mobilité durables", et la nécessité d'intégrer les stratégies de mobilité dans cet objectif global compte tenu des enjeux environnementaux et de répartition de l'espace public, et de la lutte contre la congestion du réseau routier;

O. vu la demande 8 de la résolution du Parlement européen du 6 octobre 2021 relative au cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Recommandations pour les prochaines étapes de la campagne "Vision Zéro" (2021/2014(INI)), dans laquelle il est demandé à la Commission européenne et aux États membres d'"accélérer leurs travaux sur les spécifications de l'Union concernant la performance des panneaux de signalisation et des marquages afin de préparer le terrain à des niveaux plus élevés d'automatisation dans les véhicules";

P. vu la demande 18 de cette même résolution, qui renvoie à "la récente révision du règlement relatif à la sécurité générale, qui rendra obligatoires les dispositifs de sécurité avancés, tels que l'adaptation intelligente de la vitesse et le système d'aide au maintien de la trajectoire, dans l'Union à partir de 2022, ce qui pourrait permettre de sauver environ 7 300 vies et d'éviter 38 900 blessures graves d'ici à 2030";

Q. vu la demande 19 de cette même résolution, qui "rappelle l'importance de l'innovation dans la technologie automobile, car elle peut à la fois contribuer à atténuer la gravité des accidents et à réduire leur survenance grâce à des dispositifs de sécurité actifs et passifs";

J. gelet op het potentiële belang van zelfrijdende voertuigen voor het openbaar vervoer, meer bepaald met het oog op de "last miles" in landelijke gebieden of op gesloten circuits;

K. gelet op het feit dat geautomatiseerde voertuigen steeds meer gevolgen hebben voor het milieu door de infrastructuur die voor dergelijke voertuigen nodig is, en gelet op de gevolgen voor het verbruik van die voertuigen door het mogelijk grotere gewicht van het voertuig;

L. gelet op de aandacht die moet worden besteed aan de maatschappelijke gevolgen van de evolutie naar zelfrijdende voertuigen;

M. gelet op de eerste resultaten van simulaties van het Federaal Planbureau met het Belgische nationale model voor de transportvraag PLANET, met betrekking tot de impact van zelfrijdende wagens;

N. gelet op het regeerakkoord, waarin wordt aangekondigd dat deze regering "[s]amen met de deelstaten streeft (...) naar een ambitieuze modal shift met het oog op een forse toename van het aandeel van duurzame mobiliteitsmodi", en op de noodzaak de mobiliteitsstrategieën in die alomvattende doelstelling op te nemen, rekening houdend met de ecologische uitdagingen en de verdeling van de openbare ruimte, alsook met het tegengaan van de verzadiging van het wegennet;

O. gelet op verzoek 8 van de Resolutie van het Europees Parlement van 6 oktober 2021 over het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030. Volgende stappen op weg naar "Vision Zero"(2021/2014(INI)), waarin de Europese Commissie en de lidstaten verzocht worden "de werkzaamheden te versnellen met betrekking tot EU-specificaties voor de prestaties van verkeersborden en wegmarkeringen, teneinde het pad te effenen voor een grotere automatisering van voertuigen";

P. gelet op verzoek 18 van diezelfde resolutie, die verwijst naar "de recente herziening van de verordening algemene veiligheid, waardoor nieuwe, geavanceerde veiligheidsvoorzieningen in voertuigen, zoals systemen voor intelligente snelheidsondersteuning en rijstrookassistentie in noodsituaties, verplicht zullen worden in de EU vanaf 2022, met het potentieel om tegen 2030 ongeveer 7 300 levens te redden en 38 900 ernstige verwondingen te voorkomen";

Q. gelet op verzoek 19 van diezelfde resolutie, waarin herinnerd wordt "aan het belang van innovatie in voertuig-technologie, die zowel de ernst van ongevallen kan helpen reduceren als de kans op ongevallen kan verkleinen door middel van actieve en passieve veiligheidskenmerken";

R. vu la demande 31 de cette même résolution, qui invite la Commission européenne à “proposer un nouveau cadre réglementaire harmonisé pour les véhicules automatisés”;

S. vu la demande 48 de cette même résolution, dans laquelle il est relevé “que l’Union devrait préparer la voie pour permettre un déploiement en temps opportun de véhicules connectés et automatisés et devrait évaluer les risques lorsque ces véhicules côtoient des véhicules traditionnels et des usagers vulnérables de la route”;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d’introduire une définition précise du véhicule automatisé dans le Code de la route; de s’appuyer sur la classification en cinq niveaux d’automatisation proposée par la société américaine des ingénieurs du secteur automobile (SAE pour Society of Automotive Engineers) et reprise par le SPF Mobilité et Transports dans son code de bonnes pratiques, en faisant la distinction entre un véhicule à conduite assistée et un véhicule à conduite automatisée;

2. de définir une stratégie nationale, en concertation avec les Régions, concernant la poursuite des tests relatifs aux véhicules automatisés y incluant les aspects humains (sensibilisation, formation, accessibilité), infrastructurels (réseaux routiers et de télécommunications), technologiques (intelligence artificielle, datas, cyberattaques), sociaux, et environnementaux;

3. de relancer le dialogue interfédéral avec les ministres régionaux à propos des véhicules automatisés (tant au niveau politique qu’au niveau administratif), et de faire rapport de ces discussions à intervalles réguliers;

4. d’œuvrer à – et de préconiser au niveau européen – l’élaboration d’un cadre juridique qui octroie au conducteur ou au propriétaire du véhicule, mais pas au fabricant du véhicule, la propriété des données (non anonymisées) relatives à la conduite et aux déplacements enregistrées par le véhicule;

5. de demander une étude à l’institut Vias dont l’objet serait d’évaluer l’état de préparation des infrastructures routières, ainsi que les adaptations éventuelles à apporter à la législation routière concernant la conduite autonome;

6. de charger l’institut Vias de mener une étude sur l’utilisation optimale des voitures autonomes sous l’angle de la mobilité durable, sur les obstacles à l’utilisation des voitures autonomes dans un système de partage

R. gelet op verzoek 31 van diezelfde resolutie waarin de Europese Commissie verzocht wordt “een nieuw, geharmoniseerd regelgevingskader voor geautomatiseerde auto’s voor te stellen”;

S. gelet op verzoek 48 van diezelfde resolutie, waarin opgemerkt wordt “dat de EU de weg moet vrijmaken om geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen te gepasten tijde in te voeren en de mogelijke risico’s moet beoordelen wanneer deze voertuigen worden gecombineerd met traditionele voertuigen in gemengd verkeer en met kwetsbare weggebruikers”;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. een nauwkeurige definitie van een geautomatiseerd voertuig op te nemen in de Wegcode; voorts, te steunen op de vijfdelige classificatie inzake automatisering van de Amerikaanse Society of Automotive Engineers, die de FOD Mobiliteit en Vervoer in zijn gedragscode opneemt, en daarbij een onderscheid te maken tussen voertuigen voor geassisteerd rijden en voertuigen voor geautomatiseerd rijden;

2. in overleg met de gewesten een nationale strategie uit te werken voor het voortzetten van tests met geautomatiseerde voertuigen, waarin rekening wordt gehouden met de menselijke aspecten (bewustmaking, opleiding, toegankelijkheid), de infrastructuur (het wegennet en het telecommunicatienetwerk), de technologie (artificiële intelligentie, data, cyberaanvallen) en de sociale en milieuaspecten;

3. de interfederale dialoog met de gewestministers over geautomatiseerde voertuigen herop te starten (zowel op politiek als op administratief niveau), en op regelmatige tijdstippen rapport uit te brengen van de gesprekken;

4. te werken aan en op Europees niveau te pleiten voor een juridisch kader waarbij de bestuurder, dan wel de eigenaar van het voertuig, maar niet de producent van het voertuig, eigenaar is van de (niet geanonimiseerde) data rond het rij- en verplaatsingsgedrag dat door het voertuig geregistreerd worden;

5. bij Vias institute een studie te bestellen ter evaluatie van de mate waarin de weginfrastructuur op een en ander is voorbereid, alsook van de eventuele aanpassingen die met het oog op zelfrijdende voertuigen in de verkeerswetgeving moeten worden aangebracht;

6. Vias institute de opdracht te geven een studie uit te voeren over het optimale gebruik van zelfrijdende auto’s vanuit een duurzaam mobiliteitsperspectief, naar de drempels voor het gebruik van zelfrijdende auto’s in

et sur l'incidence de la possession d'une voiture en tant que symbole du statut social;

7. de demander au Bureau fédéral du Plan de (continuer à) examiner les incitants (financiers) qui seront nécessaires pour lutter contre les éventuelles conséquences négatives d'une augmentation de l'utilisation de la voiture et du changement de l'utilisation de l'espace induits par les véhicules autonomes et pour stimuler l'utilisation des véhicules autonomes en tant que service ou dans un système de partage et pour l'intégrer dans les transports en commun;

8. de demander au Bureau fédéral du Plan:

a) une étude approfondie sur les effets positifs et/ou négatifs produits par les véhicules automatisés sur le bilan environnemental du transport en Belgique, incluant notamment les potentiels effets rebonds en matière d'étalement urbain;

b) d'estimer les investissements nécessaires au déploiement de la technologie de la part des pouvoirs publics.

een deelsysteem en naar de impact van het autobezit als statussymbool;

7. het Federaal Planbureau te vragen (verder) onderzoek te doen naar welke (financiële) prikkels nodig zijn om eventuele negatieve gevolgen van verhoogd autogebruik en veranderd ruimtegebruik door autonome voertuigen tegen te gaan en om het gebruik van autonome voertuigen als servicemodel of in deelsystemen te stimuleren en met het openbare vervoer te integreren;

8. het Federaal Planbureau te verzoeken:

a) grondig onderzoek te doen naar de positieve en/of negatieve gevolgen van geautomatiseerde voertuigen voor de milieubalans van het vervoer in België, met inbegrip van de mogelijke terugslageffecten inzake stadsuitbreiding;

b) een raming te maken van de vereiste overheidsinvesteringen voor de uitrol van de technologie.