

**BENELUX  
INTERPARLEMENTAIRE  
ASSEMBLEE**

---

25 juni 2018

AANBEVELING

**met betrekking tot zelfrijdende auto's**

*(aangenomen ter  
plenaire vergadering van 16 juni 2018)*

**ASSEMBLÉE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUX**

---

25 juin 2018

RECOMMANDATION

**relative aux voitures autonomes**

*(adoptée en  
séance plénière du 16 juin 2018)*

De Assemblee,

Overwegende

— dat de lidstaten van de Europese Unie hun bereidheid tot samenwerking op het gebied van zelfrijdende auto's hebben bevestigd in de Verklaring van Amsterdam van 14 april 2016, waarin zij vooropstellen dat de betreffende Europese regels uiterlijk tegen 2019 worden vastgesteld om zo de verdere ontwikkeling van zelfrijdende auto's mogelijk te maken;

— dat de Europese Commissie met het organiseren van proefprojecten aantoont wat het belang is van Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS: de geïntegreerde toepassing van communicatie, controle en informatieverwerkingstechnologieën voor de transportsystemen) en dat C-ITS een belangrijke stap naar een verdere automatisering van voertuigen is;

— dat zelfrijdende auto's er door de technologische vooruitgang relatief snel zullen komen en dat de overheden binnen de Benelux in dit dossier op internationaal vlak een voortrekkersrol kunnen spelen, mede omdat onderzoek aantoont dat Nederland een van de meest geschikte landen voor de invoering van zelfrijdende auto's is;

— dat zelfrijdende auto's een grote impact zullen hebben en veel voordelen zullen opleveren voor de burgers van de Benelux;

— dat uit onderzoek blijkt dat in dichtbevolkte landen, zoals de landen van de Benelux, een persoon jaarlijks gemiddeld 15 uur minder in de file zal staan na de vervanging van gewone auto's door zelfrijdende auto's;

— dat de kosten van filevorming bestaan uit verlies van reistijd, onbetrouwbare reistijden en uitwijkkosten (bijvoorbeeld door de keuze voor een langere route om zo de file te ontwijken) en dat de vermindering van files door zelfrijdende auto's over een periode van 30 jaar in Nederland alleen al een besparing van 16 miljard euro zal opleveren;

L'Assemblée,

Considérant

— que les États membres de l'Union européenne ont confirmé leur volonté de coopérer dans le domaine des voitures autonomes dans la Déclaration d'Amsterdam du 14 avril 2016 en y prévoyant que les règles européennes en la matière seront arrêtées d'ici à 2019 au plus tard afin de permettre la poursuite du développement de véhicules autonomes;

— que, par l'organisation de projets pilotes, la Commission européenne souligne l'importance de Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS: l'application intégrée de la communication, du contrôle et des technologies de traitement de l'information dans le cadre de systèmes de transport) et que le C-ITS constitue un pas important dans la poursuite de l'automatisation de véhicules;

— que, grâce aux progrès technologiques, les voitures autonomes seront assez rapidement une réalité et que les pouvoirs publics dans le Benelux peuvent jouer un rôle de précurseur dans ce dossier sur le plan international, notamment parce que des études montrent que les Pays-Bas sont l'un des pays les plus appropriés pour l'introduction de voitures autonomes;

— que les voitures autonomes auront un impact important et présenteront de nombreux avantages pour les citoyens du Benelux;

— que des études ont montré que, dans des pays densément peuplés comme ceux du Benelux, une personne passera chaque année en moyenne 15 heures de moins dans les files grâce aux voitures autonomes;

— que les coûts des files sont constitués par une perte de temps lors de déplacements, par des durées de déplacement non fiables et par des coûts de délestage (en raison par exemple du choix d'un trajet plus long pour éviter les files), et que la réduction des files grâce aux voitures autonomes se traduira au cours d'une période de 30 années par une économie de 16 milliards d'euros rien qu'aux Pays-Bas;

— dat de mobiliteit van personen die door een beperking niet kunnen of mogen rijden door zelfrijdende auto's zal toenemen, waardoor zij meer aan het maatschappelijke leven zullen kunnen deelnemen;

— dat naar verwachting met de komst van zelfrijdende auto's 90 % van de verkeersongevallen zal kunnen worden voorkomen en dat er, in de hypothese dat er uitsluitend zelfrijdende auto's aan het verkeer deelnemen, in Nederland alleen al jaarlijks meer dan 500 levens zullen kunnen worden gespaard;

— dat technologische ontwikkelingen op het gebied van communicatie tussen infrastructuur en voertuig, tussen voertuig en infrastructuur en tussen voertuigen onderling vele mogelijkheden bieden;

— dat momenteel twee interoperabele systemen worden ontwikkeld voor zelfrijdende auto's, een cellulair systeem en een wifi-systeem, en dat beide systemen grote investeringen vergen: voor een wifi-systeem moet om de 500 meter een wifi-modem worden geplaatst, voor een cellulair systeem is een 5G-verbinding nodig;

— dat het enerzijds eenvoudiger is om een wifi-modem in een bestaande auto te plaatsen dan de auto geschikt te maken voor een cellulair systeem, terwijl anderzijds een cellulair systeem een betere dekking biedt en minder vertraging oplevert bij de transmissie van data;

— dat met het gebruik van de zelfrijdende auto de aansprakelijkheid voor de inzittende bestuurder zou moeten verdwijnen, maar dat er nog geen aansprakelijkheidskader werd gecreëerd en dat er daardoor onduidelijkheid bestaat over wie juridisch aansprakelijk is bij ongelukken met zelfrijdende auto's;

— dat op 25 mei 2018 de Algemene Verordening Gegevensbescherming in werking is getreden;

— dat C-ITS en zelfrijdende auto's waardevolle gegevens genereren, dat autofabrikanten nu reeds zwarte dozen gebruiken waarin die gegevens worden opgeslagen en dat die gegevens, waarvan de kwaliteit moet worden gewaarborgd, van groot

— que la mobilité des personnes qui, en raison d'un handicap, ne sont pas en mesure où sont incapables de conduire s'améliorera grâce aux voitures autonomes, de sorte qu'elles pourront davantage participer à la vie sociale;

— que l'on prévoit que l'arrivée des voitures autonomes permettra d'éviter 90 % des accidents de la route et que, dans l'hypothèse où seules des voitures autonomes circuleraient encore, 500 décès pourront être évités chaque année rien qu'aux Pays-Bas;

— que les développements technologiques dans le domaine de la communication entre l'infrastructure et la voiture, entre la voiture et l'infrastructure et entre les voitures offrent de nombreuses possibilités;

— que deux systèmes interoperables sont actuellement développés pour les voitures autonomes, un système cellulaire et un système wifi, et que les deux systèmes requièrent d'importants investissements: un système wifi exige la pose d'un modem wifi tous les 500 m, cependant qu'un système cellulaire requiert une connexion 5G;

— que, d'une part, il est plus simple de placer un modem wifi dans une voiture existante que d'adapter une voiture en vue de l'utilisation d'un système cellulaire mais que, d'autre part, un système cellulaire offre une meilleure couverture et entraîne moins de retard dans la transmission des données;

— qu'avec l'utilisation de voitures autonomes, la responsabilité devrait disparaître pour le conducteur occupant, qu'aucun cadre de responsabilité n'a toutefois encore été mis en place et qu'il en résulte dès lors des incertitudes au sujet de la responsabilité juridique en cas d'accident impliquant des voitures autonomes;

— que le Règlement général sur la protection des données est entré en vigueur le 25 mai 2018;

— que le C-ITS et les voitures autonomes génèrent des données précieuses, que les fabricants d'automobiles utilisent d'ores et déjà des boîtes noires qui stockent des données et que ces données, dont la qualité doit être garantie, revêtent

belang zijn voor de werking en de veiligheid van vormen van geconnecteerde mobiliteit en voor nieuwe efficiënte toepassingen kunnen worden gebruikt;

— dat gegevens van C-ITS en zelfrijdende auto's privacygevoelige inhoud kunnen bevatten, wat risico's veroorzaakt op het gebied van cyberveiligheid, en dat een degelijk beveiligingsmodel nodig is om ervoor te zorgen dat zelfrijdende auto's en de infrastructuur niet kunnen worden gehackt;

— dat ongevallen bij pilootprojecten met zelfrijdende auto's in de media veel aandacht krijgen en dat de introductie van zelfrijdende auto's tot onrust leidt bij burgers, wat bewezen wordt door aanvallen op zelfrijdende auto's in Californië;

— dat in België 50 % van de burgers van oordeel zijn dat zelfrijdende auto's niet veilig zijn, terwijl onderzoek integendeel aantoont dat zelfrijdende auto's de verkeersveiligheid verbeteren;

— dat de overheden in de Benelux een belangrijke stimulerende rol kunnen spelen in het proces van maatschappelijke aanvaarding van zelfrijdende auto's, zoals zij in het verleden ook de verkeersveiligheid hebben verbeterd door de organisatie van succesvolle BOB-campagnes tegen alcohol in het verkeer;

— dat de nationale en internationale duurzaamheidsdoelen een belangrijke uitdaging zijn voor de Benelux;

— dat de transitie naar zelfrijdende auto's er niet toe mag leiden dat autogebruik aantrekkelijker wordt in vergelijking met andere, meer duurzame vervoersmodi;

— dat duurzame vervoersmodi door de creatie van een multimodaal vervoerssysteem, waarbij per reis verschillende vervoersmodi eenvoudig en optimaal worden gecombineerd, kunnen worden gestimuleerd;

une grande importance pour le fonctionnement et la sécurité de formes de mobilité connectée et peuvent être utilisées pour de nouvelles applications efficaces;

— que les données des C-ITS et des voitures autonomes peuvent comporter des données sensibles au regard de la protection de la vie privée, ce qui entraîne des risques dans le domaine de la cybersécurité, et qu'un modèle de sécurisation efficace est nécessaire pour faire en sorte que les voitures autonomes et l'infrastructure ne puissent pas être piratés;

— que des accidents dans le cadre de projets pilotes portant sur des voitures autonomes retiennent largement l'attention des médias et que l'introduction de voitures autonomes suscite l'inquiétude des citoyens, ce qu'illustrent les attaques contre des voitures autonomes en Californie;

— qu'en Belgique, 50 % des citoyens sont d'avis que les voitures autonomes ne sont pas sûres, alors que des études montrent au contraire que les voitures autonomes améliorent la sécurité;

— que les pouvoirs publics dans le Benelux peuvent jouer un rôle de stimulation important dans le processus d'acceptation sociale des voitures autonomes, tout comme elles ont également amélioré par le passé la sécurité routière par l'organisation de campagnes BOB réussies contre l'alcool au volant;

— que les objectifs de durabilité nationaux et internationaux constituent un défi important pour le Benelux;

— que la transition vers la voiture autonome ne doit pas avoir pour conséquence de rendre la voiture plus attrayante en comparaison d'autres modes de transport plus durables;

— que des modes de transport durables peuvent être stimulés par la création d'un système de transport multimodal dans le cadre duquel différents modes de transport sont combinés de manière simple et optimale pour un même trajet;

— dat C-ITS aan overheden accurate data in real time verstrekt over het verkeer, wegwerkzaamheden en intelligente infrastructuur, zoals verkeerslichten;

— dat informatie over praktische modaliteiten van het verkeer zowel op nationaal als op internationaal niveau te weinig wordt gedeeld;

— dat de overheid een faciliterende rol heeft om innovatie te stimuleren;

— dat private actoren, zoals ondernemingen, terughoudend zijn wat het delen van data betreft;

— dat de gegevens die door overheden worden verzameld in veel gevallen inconsistent zijn op het vlak van kwaliteit en volledigheid;

#### Stelt vast

— dat de uitvoering van de Europese Verklaring van Amsterdam van 14 april 2016 met betrekking tot zelfrijdende auto's vertraging heeft opgelopen;

— dat obstakels moeten worden weggenomen om de Benelux de kans te geven om op internationaal vlak een voortrekkersrol te spelen op het gebied van zelfrijdende auto's;

— dat de wetgeving over zelfrijdende auto's in de landen van de Benelux niet gelijklopend is, waardoor er veel onduidelijkheid bestaat over vraagstukken als databescherming, cyberveiligheid en aansprakelijkheid bij verkeersongevallen;

— dat het wenselijk is dat eerst het wetgevende kader voor zelfrijdende auto's wordt voltooid vooraleer het technische raamwerk wordt uitgewerkt;

— dat er veel onduidelijkheid bestaat over de risico's van het gebruik van zelfrijdende auto's in combinatie met het reguliere verkeer;

— dat de digitale infrastructuur (in het bijzonder C-ITS) voor de uitrol van zelfrijdende auto's in de Benelux op een ongelijkmatige manier wordt voorbereid;

— que les C-ITS fournissent aux pouvoirs publics des données précises en temps réel concernant la circulation, les travaux routiers et l'infrastructure intelligente comme les feux de signalisation;

— que les informations concernant les modalités pratiques du trafic sont insuffisamment partagées, au niveau tant national qu'international;

— que les pouvoirs publics doivent jouer un rôle de facilitation pour stimuler l'innovation;

— que les acteurs privés, comme les entreprises, sont réticents face au partage de données;

— que les données collectées par les pouvoirs publics sont souvent inconsistantes sur le plan de la qualité et de la complétude;

#### Constate

— que la mise en œuvre de la Déclaration européenne d'Amsterdam du 14 avril 2016 concernant les voitures autonomes a pris du retard;

— que des obstacles doivent être éliminés pour permettre au Benelux de jouer un rôle de précurseur sur le plan international dans le domaine des voitures autonomes;

— que la législation sur les voitures autonomes dans les pays du Benelux n'est pas uniforme, de sorte qu'une grande incertitude entoure des questions comme celle de la protection des données, de la cybersécurité et de la responsabilité lors d'accidents de la circulation;

— qu'il est souhaitable de parachever le cadre législatif relatif aux voitures autonomes avant de définir le cadre technique;

— qu'il existe une grande imprécision concernant les risques inhérents à l'utilisation de voitures autonomes en combinaison avec le trafic ordinaire;

— que l'infrastructure numérique (en particulier le C-ITS) pour le déploiement de voitures autonomes fait l'objet dans le Benelux d'une préparation inégale;

— dat verwacht wordt dat op termijn voor zelfrijdende auto's het cellulaire systeem zal worden gebruikt en dat investeringen in een wifi-systeem daardoor minder nuttig zijn;

— dat de Benelux een belangrijke stap vooruit zou zetten op het vlak van zelfrijdende auto's wanneer 5G-verbindingen mogelijk worden gemaakt;

— dat bij de toepassing van het cellulaire systeem onderbrekingen van de connecties bij grensovergangen moeten worden voorkomen wegens het belang van stabiele verbindingen voor het goed functioneren van geconnecteerde voertuigen;

— dat 5G-verbindingen ook voor andere toepassingen dan C-ITS en zelfrijdende auto's kunnen worden gebruikt;

— dat het gebruik van zwarte dozen in auto's duidelijkheid kan brengen over de oorzaak van en de aansprakelijkheid voor ongevallen en dat autofabrikanten, softwareleveranciers en overheden meer aangepaste verzekeringen kunnen afsluiten als een zwarte doos verplicht wordt gesteld voor zelfrijdende auto's;

— dat er nog geen duidelijkheid bestaat over wie de eigendomsrechten heeft op het gebied van gegevens van zelfrijdende auto's;

— dat de overheid dient te investeren in het verzamelen van kennis om ervoor te zorgen dat een klimaat ontstaat waarin innovatie wordt gestimuleerd;

— dat het voor het ontwikkelen van innovaties, zoals een multimodaal vervoerssysteem, belangrijk is dat de vervoersgegevens die in de Benelux worden gegenereerd, worden verzameld en gecontroleerd volgens identieke normen en op een gecentraliseerde wijze;

— dat de potentie van de grote hoeveelheid gegevens die wordt gegenereerd momenteel niet wordt benut, onder meer omdat die informatie niet centraal wordt verzameld of beschikbaar wordt gesteld voor actoren die willen innoveren op het gebied van mobiliteit;

— que l'on s'attend à terme à ce que le système cellulaire soit utilisé pour les voitures autonomes et qu'il sera dès lors moins utile d'investir dans un système wifi;

— que le Benelux effectuerait un pas important dans le domaine des voitures autonomes si des connexions 5G étaient rendues possibles;

— qu'il faut éviter, en cas de recours au système cellulaire, l'interruption des connexions aux traversées des frontières en raison de l'importance que revêtent des connexions stables pour le bon fonctionnement des voitures autonomes;

— que des connexions 5G peuvent être utilisées pour des applications autres que le C-ITS et les voitures connectées;

— que l'utilisation de boîtes noires dans les voitures peut permettre de clarifier la question des causes d'un accident et de la responsabilité dans celui-ci et que les fabricants d'automobiles, les fournisseurs de logiciels et les pouvoirs publics pourront contracter des assurances adaptées si l'installation d'une boîte noire est rendue obligatoire dans les voitures autonomes;

— que la question de savoir qui détient les droits de propriété dans le domaine des données fournies par les voitures autonomes n'a pas encore été précisée;

— que les pouvoirs publics doivent investir dans la collecte de connaissances pour susciter un climat de nature à stimuler l'innovation;

— qu'il est important, en vue du développement d'innovations comme un système de transport multimodal, que les données relatives au trafic qui sont générées dans le Benelux soient collectées et contrôlées selon des normes identiques et de manière centralisée;

— que le potentiel que renferme la grande quantité de données qui sont générées n'est actuellement pas exploité, entre autres parce que cette information n'est pas collectée de manière centralisée et n'est pas mise à la disposition des acteurs qui souhaitent innover dans le domaine de la mobilité;

— dat de impact van de privacywetgeving op het gebruik van zelfrijdende auto's moet worden geëvalueerd, waarbij van de gegenereerde gegevens gebruik moet kunnen worden gemaakt zonder dat de persoonlijke levenssfeer wordt aangetast;

— dat de gegenereerde gegevens moeten worden gecontroleerd op het vlak van kwaliteit en privacygevoeligheid vooraleer de betreffende informatie wordt gebruikt;

— dat overheden moeten waarborgen dat hun eigen infrastructuur beveiligd is tegen hacking en dat zelfrijdende auto's aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen;

— dat zonder draagvlak bij de burgers de zelfrijdende auto geen succes kan worden en dat overheden in de Benelux een actieve rol kunnen spelen in de bewustwording bij burgers over de voordelen van de zelfrijdende auto;

— dat financiële prikkels nodig zijn om de zelfrijdende auto toegankelijk te maken voor de burger, mede omdat in onderzoek wordt geraamd dat een subsidie van 54 % gelijke terugverdieneffecten oplevert voor de overheid;

#### Verzoekt de regeringen

— het thema “zelfrijdende auto's” op te nemen in het jaarplan 2019 en in het gemeenschappelijke werkprogramma 2017-2020 van de Benelux;

— het thema “zelfrijdende auto's” op de agenda te plaatsen van de werkgroep C-ITS van de Benelux Unie, waarin obstakels voor het gebruik van zelfrijdende auto's worden geïdentificeerd en weggewerkt en waarin de mogelijkheden van publiek-private samenwerking worden onderzocht;

— bij de behandeling van het thema “zelfrijdende auto's” de volgende uitgangspunten in acht te nemen:

— que l'impact de la législation sur le respect de la vie privée sur l'utilisation de voitures autonomes doit faire l'objet d'une évaluation, les données générées devant pouvoir être utilisées sans qu'il soit porté atteinte à la vie privée;

— que les données générées doivent être contrôlées sur le plan de la qualité et de la sensibilité au regard de la protection de la vie privée avant qu'il ne soit fait usage de l'information concernée;

— que les pouvoirs publics doivent garantir que leurs propres infrastructures sont protégées contre le hacking et que les voitures autonomes répondent à certains critères de qualité;

— que sans l'adhésion des citoyens, le succès de la voiture autonome ne sera pas au rendez-vous et que les pouvoirs publics dans le Benelux peuvent jouer un rôle actif dans la prise de conscience par les citoyens des avantages de la voiture autonome;

— que des incitants financiers sont nécessaires pour rendre la voiture autonome accessible aux citoyens, des études ayant notamment montré que l'on peut estimer qu'un subside de 54 % génère pour les pouvoirs publics des effets de retour équivalents;

#### Demande aux gouvernements

— d'inscrire le thème “voitures autonomes” dans le plan annuel 2019 et dans le programme de travail commun 2017-2020 du Benelux;

— d'inscrire le thème “voitures autonomes” à l'ordre du jour du groupe de travail C-ITS de l'Union Benelux afin d'identifier et éliminer les obstacles à l'utilisation de voitures autonomes et d'étudier les possibilités d'une coopération public-privé;

— de prendre en considération les points de départ suivants lors de l'examen du thème “voitures autonomes”:



1) met betrekking tot geconnecteerde mobiliteit:

— er wordt ingezet op de ontwikkeling van een cellulair systeem voor geconnecteerde mobiliteit, wat de uitbouw van 5G-verbindingen noodzakelijk maakt;

— bij het testen van het cellulaire systeem gaat bijzondere aandacht naar de stabiliteit van de connecties bij grensovergangen;

2) met betrekking tot de juridische aansprakelijkheidsregeling en de zwarte dozen in zelfrijdende auto's:

— in samenspraak met fabrikanten en verzekeraars wordt de verkeerswetgeving spoedig op een geharmoniseerde wijze aangepast en wordt een adequaat aansprakelijkheidskader tot stand gebracht;

— de aanwezigheid van een zwarte doos wordt verplicht gesteld in zelfrijdende auto's;

3) met betrekking tot gegevensgebruik, databescherming en cybersveiligheid:

— er worden homogene regels ingevoerd over wie de eigendomsrechten heeft van de gegevens die worden gegenereerd in C-ITS en in zwarte dozen van zelfrijdende auto's;

— de betreffende gegevens worden op kwaliteit en privacygevoeligheid gecontroleerd vooraleer zij kunnen worden gebruikt voor toepassingen in het verkeer;

— zowel de infrastructuur als zelfrijdende auto's worden actief beveiligd tegen hacking;

— er worden kwaliteitseisen op het gebied van cybersveiligheid ingevoerd voor zwarte dozen in zelfrijdende auto's;

1) en ce qui concerne la mobilité connectée:

— il est misé sur le développement d'un système cellulaire pour la mobilité connectée, ce qui nécessite la mise en œuvre de connexions 5G;

— lors de l'expérimentation du système cellulaire, une attention particulière est portée à la stabilité des connexions au passage de frontières;

2) concernant la réglementation relative à la responsabilité juridique et aux boîtes noires dans les voitures autonomes:

— en concertation avec les fabricants et les assureurs, la législation relative à la circulation sera rapidement harmonisée et un cadre approprié sera mis en place en ce qui concerne la responsabilité;

— la présence d'une boîte noire sera rendue obligatoire dans les voitures autonomes;

3) en ce qui concerne l'utilisation des données, la protection des données et la cybersveiligheid:

— des règles homogènes sont instaurées à propos de la question de savoir qui détient les droits de propriété des données générées par le C-ITS et les boîtes noires dans les voitures autonomes;

— les données concernées font l'objet d'un contrôle de la qualité et de la sensibilité au regard de la protection de la vie privée avant de pouvoir être utilisées pour des applications en matière de trafic;

— tant l'infrastructure que les voitures autonomes sont activement protégées contre le hacking;

— des exigences de qualité dans le domaine de la cybersveiligheid sont instaurées pour les boîtes noires dans les voitures autonomes;



4) met betrekking tot publieke bewustwording, acceptatie en toegankelijkheid:

— er wordt een campagne gevoerd om bij de burgers een draagvlak te creëren voor de zelfrijdende auto;

— burgers worden actief geïnformeerd over testen die plaatsvinden met zelfrijdende auto's in de Benelux;

— het gedeeld gebruik van zelfrijdende auto's wordt aangemoedigd om de omvang van het wagenpark te beperken en om een meer rationeel autogebruik te bevorderen;

5) met betrekking tot een Benelux Data Warehouse:

— er wordt een gemeenschappelijk Benelux Data Warehouse opgericht, waarin alle gegevens die worden gegenereerd in C-ITS en in zwarte dozen van zelfrijdende auto's worden verzameld en gecontroleerd;

— ten behoeve van een optimale werking van het Benelux Data Warehouse worden alle gegevens in real time ter beschikking gesteld van het systeem;

— de gegevens worden onder te bepalen voorwaarden ter beschikking gesteld van private actoren met het oog op de ontwikkeling van innovatieve toepassingen.

4) concernant la sensibilisation du public, l'acceptation et l'accessibilité:

— une campagne est menée auprès des citoyens pour susciter l'adhésion à la voiture autonome;

— les citoyens sont activement informés au sujet des tests réalisés avec des voitures autonomes dans le Benelux;

— l'utilisation partagée de voitures autonomes est préconisée afin de réduire l'ampleur du parc automobile et de favoriser son utilisation plus rationnelle;

5) en ce qui concerne un Benelux Data Warehouse:

— il est procédé à la création d'un Benelux Data Warehouse commun où sont collectées et contrôlées toutes les données générées par le C-ITS et les boîtes noires des voitures autonomes;

— en vue d'un fonctionnement optimal du Benelux Data Warehouse, toutes les données sont mises en temps réel à la disposition du système;

— les données sont mises à certaines conditions à la disposition d'acteurs privés en vue du développement d'applications innovantes.