

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

7 december 2019

ANTWOORD

**van het Comité van Ministers
op de aanbeveling 898/2
met betrekking tot zelfrijdende auto's**

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

7 décembre 2019

RÉPONSE

**du Comité de Ministres
à la recommandation 898/2
relative aux voitures autonomes**

Het Benelux Comité van Ministers heeft met belangstelling kennis genomen van de aanbeveling van uw Assemblée.

In Benelux-verband wordt reeds jaren intensief samengewerkt rond mobiliteit en er werden daarbij reeds een aantal mooie resultaten verwezenlijkt.

De krijtlijnen voor deze samenwerking voor de periode 2018-2022 zijn vastgelegd in de "Benelux Roadmap Mobiliteit" die begin maart 2018 ministerieel werd vastgesteld. Het behouden en versterken van de logistieke toppositie van de Benelux en het beteugelen en verminderen van de negatieve effecten die gepaard gaan met die toppositie zijn daarbinnen de kernopgaven.

Nieuwe concepten en technologieën kunnen een belangrijke rol spelen bij de uitwerking van die opgaven. Zo wordt in Benelux-kader overleg en samengewerkt rond het thema *Mobility as a Service*, waarbij de reiziger optimaal gemak, optimale informatie en optimale flexibiliteit wordt geboden bij het plannen en uitvoeren van zijn verplaatsing. Standaarden voor gegevensuitwisseling zijn hierbij cruciaal. Ook op het gebied van digitalisering wordt nauw samengewerkt en heeft de Benelux een voortrekkersrol. Binnen een brede Benelux-proef met de zogenaamde digitale vrachtbrief in het wegvervoer werden in het eerste jaar reeds zo'n 70.000 van dergelijke vrachtbrieven uitgegeven. Overleg is gestart om ook tot een dergelijke proef te komen voor de binnenvaart.

Op het gebied van intelligente transportsystemen (ITS) wordt gewerkt aan Benelux regelgeving die een duidelijke juridische basis verschaft om te komen tot grensoverschrijdende ITS-proefprojecten. Die regelgeving ziet op alle modaliteiten. Conform het jaarplan 2019 van de Benelux wordt overleg gestart over grensoverschrijdende samenwerking rond smart-shipping.

Smart mobility heeft een belangrijke internationale dimensie en heeft tegelijkertijd impact in de nationale, regionale en/of lokale context. Het is dus

Le Comité de Ministres Benelux a pris connaissance avec intérêt de la recommandation de votre Assemblée.

Le Benelux coopère intensivement depuis des années en matière de mobilité et a déjà enregistré une série de beaux résultats.

Les lignes directrices de cette coopération pour la période 2018-2022 figurent dans la "feuille de route Benelux Mobilité" qui a été adoptée au niveau ministériel début mars 2018. Maintenir et renforcer la position de pointe du Benelux dans le domaine logistique ainsi que juguler et amoindrir les effets néfastes entraînés par cette position sont les principales missions.

De nouveaux concepts et technologies peuvent jouer un rôle important pour mener à bien ces missions. Le Benelux mène par exemple des concertations et une coopération sur le thème de la "mobilité en tant que service" (*Mobility as a Service*), qui vise à offrir au voyageur une facilité, une information et une flexibilité optimales pour la planification et la réalisation de son voyage. Des normes en matière d'échange d'informations sont cruciales à cette fin. La numérisation fait également l'objet d'une étroite coopération, le Benelux jouant un rôle de pionnier dans ce domaine. Dans le cadre d'un vaste projet pilote Benelux portant sur la lettre de voiture numérique dans le transport routier, environ 70 000 lettres de voiture numériques ont déjà été émises la première année. Une concertation a démarré en vue de parvenir à un projet pilote similaire pour la navigation intérieure.

Dans le domaine des systèmes de transport intelligents (STI), des travaux sont en cours sur une réglementation Benelux visant à fournir une base juridique claire pour développer des projets pilotes transfrontaliers dans le domaine des STI. Cette réglementation porte sur tous les modes. Conformément au plan annuel Benelux 2019, des discussions sont menées sur la coopération transfrontalière en matière de transport maritime intelligent.

La mobilité intelligente revêt une dimension internationale importante et a en même temps un impact sur le contexte national, régional ou local.

zaak om met alle betrokken stakeholders op alle niveaus samen te werken.

Voor wat betreft "*connected and automated driving*" ofwel CAD ¹(de internationaal gebruikelijke terminologie) waar uw aanbeveling 898/2 betrekking op heeft, het volgende.

Het thema "CAD" is reeds impliciet opgenomen in het jaarplan 2019 en in het gemeenschappelijke werkprogramma 2017-2020 van de Benelux. Zoals hierboven reeds werd gemeld wordt momenteel gewerkt aan gezamenlijke regelgeving als juridische basis voor het aanvragen en uitvoeren van grensoverschrijdende ITS projecten. Dit heeft nadrukkelijk ook betrekking op CAD. In deze zin staat CAD ook op de agenda van de Benelux Unie. Er worden ook kennis en ervaringen uitgewisseld met betrekking tot dit nog jonge onderwerp en er wordt mogelijke wederzijdse participatie in bepaalde proeven besproken.

Met betrekking tot geconnecteerde mobiliteit zijn de drie Benelux-landen voorstander van technologische neutraliteit, waarbij Richtlijn 2002/21/EG art 9 (3)² in acht wordt genomen.

De landen zijn van mening dat bij het testen van technologieën bijzondere aandacht gegeven dient te worden aan de stabiliteit van de connecties bij grensovergangen.

¹ CAM = CCAM – *Connected, Cooperative & Automated Mobility*

² "3. Tenzij anders bepaald in de tweede alinea zorgen de lidstaten ervoor dat alle soorten voor elektronische communicatiediensten gebruikte technologie kunnen worden gebruikt op de radiofrequentiebanden die in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht beschikbaar zijn verklaard voor elektronische communicatiediensten in hun nationale frequentietoewijzingsplannen.

De lidstaten kunnen echter proportionele en niet discriminerende beperkingen opleggen met betrekking tot de soorten voor elektronische communicatiediensten gebruikte technologie, indien dat nodig is om:

- a) schadelijke interferentie te vermijden;
- b) de volksgezondheid te beschermen tegen elektromagnetische velden;
- c) de technische kwaliteit van de dienst te garanderen;
- d) te zorgen voor zoveel mogelijk gedeeld gebruik van de radiofrequenties;
- e) een efficiënt spectrumgebruik te waarborgen; of
- f) een doelstelling van algemeen belang te verwezenlijken overeenkomstig lid 4."

Il est donc important de coopérer avec toutes les parties prenantes concernées à tous les niveaux.

En ce qui concerne la mobilité connectée et automatisée ou CAM¹ (la terminologie usuelle au niveau international) à laquelle se réfère votre recommandation 898/2, il convient de noter ce qui suit.

Le thème de la mobilité connectée et automatisée est déjà repris implicitement dans le plan annuel 2019 et dans le programme de travail commun 2017-2020 du Benelux. Comme indiqué ci-dessus, une réglementation commune est en cours d'élaboration afin de disposer d'une base juridique pour demander et mettre en œuvre des projets transfrontaliers dans le domaine des STI. Cela concerne aussi expressément la mobilité connectée et automatisée. En ce sens, la mobilité connectée et automatisée figure également à l'ordre du jour de l'Union Benelux. Des échanges de connaissances et d'expériences sur ce sujet encore récent ont lieu et on discute d'une éventuelle participation mutuelle à certains projets pilotes.

En ce qui concerne la mobilité connectée, les trois pays du Benelux sont favorables à la neutralité technologique, conformément à l'article 9, paragraphe 3, de la directive 2002/21/CE².

Les pays sont d'avis que lors du test de technologies, une attention particulière doit être accordée à la stabilité des connexions lors des passages de frontières.

¹ CAM = CCAM (*Connected Cooperative & Automated Mobility*)

² "3. Sauf disposition contraire du deuxième alinéa, les États membres veillent à ce que tous les types de technologies utilisés pour les services de communications électroniques puissent être utilisés dans les bandes de fréquences déclarées disponibles pour les services de communications électroniques dans leur plan national d'attribution des fréquences conformément à la législation communautaire.

Les États membres peuvent toutefois prévoir des restrictions proportionnées et non discriminatoires aux types de réseau de radiocommunications et de technologie sans I utilisés pour les services de communications électroniques si cela est nécessaire pour:

- a) éviter le brouillage préjudiciable;
- b) protéger la santé publique contre les champs électromagnétiques;
- c) assurer la qualité technique du service;
- d) optimiser le partage des radiofréquences;

- e) préserver l'efficacité de l'utilisation du spectre; ou
- f) réaliser un objectif d'intérêt général conformément au paragraphe 4."

De Europese Commissie heeft in mei 2018 een "impact assessment" gepubliceerd van mogelijke verbeterpunten van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd. Deze verbeterpunten omvatten ook de Event Data Recorders (EDR's of 'zwarte dozen'). Het aanpassen van nationale wetgeving ter zake achten de landen momenteel voorbarig gelet op de discussie op Europees niveau.

Bij het uitvoeren van grensoverschrijdende proeven rond CAD zou in bepaalde gevallen een EDR gevraagd kunnen worden als voorwaarde voor het uitvoeren van de proef, overeenkomstig nationale eisen met betrekking tot testen met CAD.

Met betrekking tot gegevensgebruik, databescherming en cyberveiligheid worden in UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) verband standaarden voorbereid. De landen geven er de voorkeur aan prioritair in te zetten op dit bredere internationale overleg en opteren er daarom niet voor om een parallel Benelux-initiatief te starten op dit punt. Wel zou gestreefd kunnen worden naar gezamenlijke Benelux-standpunten binnen UNECE.

Het bepalen van homogene regels over wie de eigendomsrechten heeft van de gegevens die worden gegenereerd in C-ITS en in EDR's bij toepassing van CAD staat ook op verschillende Europese agenda's. Naar aanleiding van de 'declaration of Amsterdam' is een 'data task force' opgericht waarin in breder internationaal verband overlegd wordt met de industrie. De landen geven er de voorkeur aan om in te blijven zetten op dat bredere internationale overleg. Een separaat Benelux-traject ter zake achten de Benelux-landen niet productief.

De General Data Protection Regulation (GDPR) is op de betreffende gegevens van toepassing. Beveiliging tegen hacking is een belangrijk aandachtspunt.

En mai 2018, la Commission européenne a publié une analyse d'impact sur les améliorations possibles de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules. Les enregistreurs de données d'incidents (EDR ou boîtes noires) font également partie des domaines à améliorer. Les pays sont d'avis qu'une adaptation des législations nationales dans ce domaine est actuellement prématurée compte tenu des discussions en cours au niveau européen.

Lors de la réalisation de tests transfrontaliers en matière de mobilité connectée et automatisée, un EDR pourrait dans certains cas être exigé comme condition à l'exécution de l'essai, conformément aux exigences nationales applicables aux tests en matière de mobilité connectée et automatisée.

En ce qui concerne l'utilisation des données, la protection des données et la cybersécurité, des normes sont en cours d'élaboration au sein de la CEE-ONU (Commission économique des Nations Unies pour l'Europe). Les pays préfèrent donner la priorité à cette concertation internationale plus large et n'optent donc pas pour une initiative Benelux parallèle dans ce domaine. Toutefois, l'objectif pourrait être d'adopter des positions communes Benelux au sein de la CEE-ONU.

Définir des règles homogènes pour déterminer qui détient les droits de propriété des données générées dans C-ITS et dans les EDR dans le cadre de la mobilité connectée et automatisée est également repris dans plusieurs agendas européens. À la suite de la "déclaration d'Amsterdam", un "groupe de travail sur les données" a été créé pour se concerter avec l'industrie dans un contexte international plus large. Les pays préfèrent continuer à se concentrer sur cette concertation internationale plus vaste. Les pays du Benelux ne considèrent pas qu'un processus Benelux distinct dans ce domaine soit productif.

Le règlement général sur la protection des données (RGPD) s'applique aux données en question. La protection contre le piratage informatique est un point d'attention important.

Kwaliteitseisen op het gebied van cyberveiligheid voor EDR's worden besproken op UNECE niveau. Gestreefd kan worden naar gezamenlijke Benelux standpunten binnen UNECE.

Met betrekking tot publieke bewustwording, acceptatie en toegankelijkheid achten de landen het in de eerste plaats van belang om van overheidszijde optimaal inzicht te krijgen in alle ins en outs van CAD vooraleer breed publiek te communiceren over CAD. Actief informeren zou ook de uitkomsten van testen kunnen beïnvloeden, hetgeen niet wenselijk is.

Het Comité van Ministers acht het wel van groot belang om voort te gaan met het onderling uitwisselen van informatie over plannen en tests.

Het uiteindelijke doel van de landen is om te komen tot grootschalig gebruik van CAD als mede oplossing voor bestaande mobiliteitsproblemen, waaronder congestie, verkeersonveiligheid en uitstoot. Daar waar buslijnen niet rendabel zijn, kunnen kleine zelfrijdende shuttle bussen op lage snelheid een schakel vormen in het openbaarvervoersysteem.

Het door uw Assemblee geopperde idee om te komen tot een Benelux Data Warehouse wordt niet ondersteund door Nederland. Ook de andere landen zijn er niet a priori voorstander van. Binnen de hierboven genoemde "data taskforce" wordt gewerkt aan een bredere internationale oplossing ter zake. Benelux-afstemming richting dat overleg acht het Comité van Ministers wel zinvol.

Les exigences de qualité en matière de cybersécurité pour les EDR font l'objet d'une discussion au sein de la CEE-ONU. Les pays du Benelux pourraient chercher à adopter des positions communes au sein de la CEE-ONU.

En ce qui concerne la sensibilisation, l'acceptation et l'accessibilité du public, les pays considèrent qu'il est important que les autorités aient d'abord un aperçu optimal de tous les tenants et aboutissants de la mobilité connectée et automatisée avant de communiquer au grand public à ce sujet. Une information active pourrait également influencer les résultats des tests, ce qui n'est pas souhaitable.

Le Comité de Ministres considère toutefois qu'il est essentiel de continuer à échanger des informations sur les plans et les essais.

L'objectif final des pays est d'aboutir à une utilisation à grande échelle de la mobilité connectée et automatisée pour aider à résoudre les problèmes de mobilité existants, notamment les encombrements, la sécurité routière et les émissions. Aux endroits où les lignes de bus ne sont plus rentables, des petites navettes autonomes à basse vitesse pourraient constituer un maillon du système de transport en commun.

L'idée avancée par l'Assemblée Interparlementaire Benelux de créer un "Benelux Data Warehouse" n'est pas soutenue par les Pays-Bas. *A priori*, les autres pays n'y sont pas non plus favorables. Le groupe de travail sur les données mentionné ci-dessus travaille à l'élaboration d'une solution internationale dans ce domaine. Le Comité de ministre considère néanmoins qu'une coordination Benelux en vue de cette concertation est utile.
