

Doc. 14839
07 mars 2019

Aspects juridiques concernant les «véhicules autonomes»

Proposition de résolution

déposée par M. Ziya ALTUNYALDIZ et d'autres membres de l'Assemblée

Cette proposition n'a pas été examinée par l'Assemblée et n'engage que ses signataires

L'Assemblée parlementaire note que les progrès techniques sont tels que la circulation de véhicules sans conducteur (automobiles, camions, bus) est déjà une réalité. Il est probable que ces véhicules pourront bientôt fonctionner sans «conducteur de sécurité» dans l'habitacle.

Cela posera des questions de nature juridique (responsabilité civile et pénale) qui devront dans un proche avenir être traitées par les législateurs nationaux, y compris dans les États membres du Conseil de l'Europe.

Il conviendra entre autres de traiter la responsabilité pour atteinte à la vie, à la personne ou aux biens du fait d'un accident impliquant un véhicule autonome – que ce véhicule ait ou non circulé en contravention des dispositions du code de la route.

La responsabilité devrait-elle être engagée strictement ou l'engagement de la responsabilité devrait-il dépendre de celui des véhicules qui est fautif et à l'origine d'une collision conformément aux dispositions ordinaires du code de la route, comme c'est le cas dans la plupart des pays pour des véhicules conduits par un conducteur humain?

Le fabricant du véhicule (ou de ses composants qui permettent l'autonomie du véhicule) devrait-il voir sa responsabilité engagée, ou serait-ce celle du propriétaire (opérateur) ou du passager du véhicule?

Les fabricants devraient-ils être légalement obligés de programmer les réactions du véhicule de telle sorte que tout risque soit exclu, en sacrifiant éventuellement la vitesse, au besoin de manière drastique? Ou au contraire les fabricants devraient-ils être autorisés à trouver un équilibre entre sécurité et vitesse, dans la mesure où les risques sont moindres (de combien) que ceux causés par des personnes qui sont bons conducteurs?

Une fois que des véhicules autonomes extrêmement sûrs existeront, les êtres humains devraient-ils encore être autorisés à conduire eux-mêmes, avec le risque d'atteinte à la vie ou à la personne et le ralentissement de la circulation des véhicules autonomes qui seraient forcés d'anticiper des erreurs humaines? Les véhicules nécessitant un conducteur peuvent-ils être complètement interdits par la loi, sans dédommagement pour leur propriétaire?

L'Assemblée devrait préparer un rapport analysant soigneusement les risques et opportunités en la matière, ainsi que les principes juridiques fondamentaux à appliquer et les intérêts à prendre en compte de manière équilibrée.

Signé (voir au verso)



*Signé*¹:

ALTUNYALDIZ Ziya, Turquie, NI
AKBULUT Gökay, Allemagne, GUE
ANDERSON Donald, Royaume-Uni, SOC
BALFE Richard, Royaume-Uni, CE
CILEVIČS Boriss, Lettonie, SOC
CORLĂȚEAN Titus, Roumanie, SOC
DRIESSCHE Pol, Van Den, Belgique, NI
KOÇ Haluk, Turquie, SOC
ORLANDO Andrea, Italie, SOC
PIROVANO Daisy, Italie, NI
POCIEJ Aleksander, Pologne, PPE/DC
RIZZOTTI Maria, Italie, PPE/DC
SEYIDOV Samad, Azerbaïdjan, CE
STIER Davor Ivo, Croatie, PPE/DC
VALLINI André, France, SOC
VARDANYAN Vladimir, Arménie, NI
VEN Mart, van de, Pays-Bas, ADLE
WASERMAN Sylvain, France, ADLE
YENEROĞLU Mustafa, Turquie, GDL
ZSIGMOND Barna Pál, Hongrie, PPE/DC

1. ADLE: Alliance des démocrates et des libéraux pour l'Europe
CE: Groupe des conservateurs européens
GDL: Groupe des démocrates libres
GUE: Groupe pour la gauche unitaire européenne
PPE/DC: Groupe du Parti populaire européen
SOC: Groupe des socialistes, démocrates et verts
NI: non inscrit dans un groupe