



De autonome, experimentele Mercedes-Benz Fo15 reed onlangs in Linz (A).

wordt bepaald dat, kort gezegd, op een kruispunt een van links komende bestuurder de van rechts komende bestuurder voorrang dient te verlenen. De vraag is of de autonome auto wel een bestuurder heeft? Zo ja, wie of wat is de bestuurder dan? De inzittende die de auto de opdracht tot rijden heeft gegeven, maar niet kan ingrijpen in het rijgedrag van de auto? Of de fabrikant, die de software heeft geprogrammeerd?"

Voorbeeld in scheepvaart

Wim Vellinga: "Een serieuze mogelijkheid om een en ander goed te regelen, is te kijken naar verkeersvoorschriften voor de scheepvaart. De verkeersregels te water zijn toegesneden op het vaartuig, op het schip, niet op de schipper of stuurman. Een dergelijke wijze van regelen is ook voor het wegverkeer toepasbaar. Dan blijft 'regeltechnisch' in het midden of er een mens aan het stuur zit, of dat de auto autonoom rijdt. Vervolgens kan worden gekozen wie voor naleving van de verkeersregels verantwoordelijk is, zoals in het scheepvaartverkeer de schipper, ook al staat hij niet aan het roer (art. 1.02 lid 2 Binnenvaartpolitiereglement). Nog een andere optie is de inzittende, die kan ingrijpen in het rijgedrag van de autonome auto, te zien als een toezichthouder op het gedrag van de auto, zoals dat het geval is in een lesauto, die is voorzien van dubbele bediening. De instructeur is toezichthouder en wordt als zodanig door de wet als bestuurder aangemerkt."

Interview Willem Balfort



Mr. Willem Balfort is gespecialiseerd in IT-Recht en werkt bij De Clercq Advocaten en Notarissen, gevestigd in Leiden en Den Haag. Naast bijvoorbeeld wetgeving rond drones en driedimensionaal geprinte voorwerpen, heeft ook de autonome auto zijn grote belangstelling.

"Het wordt hoog tijd dat we het Verdrag van Wenen aanpassen", stelt mr. Willem Balfort. "De ontwikkeling en toepassing van autonoom rijdende auto's mag niet worden gehinderd, doordat we dit nog niet op orde hebben. Nu staat in het Verdrag nog dat de bestuurder altijd de macht moet hebben over het voertuig, maar het is nou juist de essentie van de autonome auto dat dit niet het geval is. Onze minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Schultz, heeft zich al laten ontvallen dat Nederland voorop wil lopen met deze ontwikkeling. Frankrijk, Duitsland en Italië, niet

①
Wie of wat is de
bestuurder?

..... ②

11
*Verzekeringsver-
plichting blijft wel
van kracht.*
..... 12

geheel toevallig landen met een grote auto-industrie, dringen hier ook op aan. Nu kunnen er alleen nog vrijstellingen worden verleend voor testdoel-einden. In de eerste helft van 2016 is Nederland weer voorzitter van de Europese Commissie, ik verwacht dat we er dan vaart achter gaan zetten. Volgens realistische schattingen komen de eerste commercieel verkochte autonome auto's rond 2020 al op de weg, dat is nog maar vijf jaar!"

Productaansprakelijkheid

"Voor de juridische aansprakelijkheid is het belangrijk dat we onderscheid maken tussen gedeeltelijk en volledig autonome auto's. Bij een gedeeltelijk autonome auto, waarbij de bestuurder ervoor kiest op enig moment één of meer taken aan de auto over te laten, is het veelal duidelijk: de aansprakelijkheid ligt in eerste instantie bij de bestuurder. Wanneer de bestuurder een consument is en een aantoonbaar falen van de techniek kan bewijzen en bovendien kan aantonen dat dit de oorzaak is van het ongeval, dan kan hij zich beroepen op artikel 6:185 in het Burgerlijk Wetboek, waarin de productaansprakelijkheid is geregeld. De bestuurder heeft dan een zogenaamd 'regresrecht' op de fabrikant, maar moet nog steeds zelf de schade richting de gedupeerde betalen. Ook de zakelijke autobezitter kan in bepaalde gevallen de schade achteraf verhalen op de fabrikant."

Gedeelde aansprakelijkheid?

"Het wordt ingewikkelder bij een volledig autonoom rijdende auto. De auto geldt als 'sterke' verkeersdeelnemer. Een fietser is een 'zwakke' verkeersdeelnemer. Bij een aanrijding tussen auto en fiets is de automobilist aansprakelijk, tenzij duidelijk is dat de fietser zich bijvoorbeeld voor de auto heeft geworpen. Dit is ook zo als de auto autonoom rijdt. In geval van een ongeval met twee 'sterke' verkeersdeelnemers kan de black box in de auto duidelijkheid geven over de oorzaak van het ongeval. In veel gevallen zal de aansprakelijkheid worden gedeeld, vaak tussen de twee betrokken auto-eigenaren. Ook de overheid kan medeaansprakelijk zijn als er aantoonbare gebreken aan de infrastructuur zijn."

Bestuurder voorlopig verantwoordelijk

Uiteraard blijft wel de verzekeringsverplichting van kracht. Ondanks dat de bestuurder geen blaam treft omdat hij de autonome auto niet zelf bestuurde, zal de gedupeerde partij de schade proberen te verhalen op de verzekering van de eigenaar van de auto. Opnieuw geldt daarbij dat de auto-eigenaar een regresrecht heeft op de fabrikant van de auto of een andere partij, als een technisch mankement aantoonbaar de oorzaak van het ongeval is. Daarbij speelt ook weer mee dat de eigenaar wel degelijk een verantwoordelijkheid heeft als het gaat om de conditie van de auto. Als er een dikke laag modder op de auto zit waardoor sensoren niet meer kunnen functioneren, dan is de bestuurder hiervoor verantwoordelijk. Hetzelfde kan gelden voor de keuze voor autonoom rijden in slechte weersomstandigheden. In de Verenigde Staten zijn ze al verder met het aansprakelijkheidsvraagstuk, zij het pas in enkele staten. In Florida en

Californië bestaan bijvoorbeeld publieke fondsen waarin de fabrikanten van autonome auto's geld moeten storten, voor het geval schade wordt veroorzaakt."

Rijbewijs

"Voorlopig gaan we er vanuit dat de autonoom rijdende auto onder gegeven omstandigheden een keuze is van de bestuurder. Onder andere omstandigheden zal de bestuurder zelf rijden en dus is ook een rijbewijs vereist. In Nevada is echter onlangs zelfs een rijbewijs afgegeven aan een auto, die met goed gevolg autonoom een rijexamen in Las Vegas had afgelegd. Dat is een situatie die wel voorstelbaar is, maar zover zijn we nog lang niet."

Buitenland 'in the cloud'

"Er zijn nog meer schemergebieden. Wanneer een autonoom rijdende auto een verkeersovertreding begaat, lijkt het niet redelijk de bestuurder hiervoor aansprakelijk te houden. De auto zelf aansprakelijk houden lijkt ook niet praktisch. Hiervoor bestaat nu nog geen oplossing. En hoe gaan we om met afwijkende verkeersregels in andere landen? Hetzelfde geldt voor afwijkende infrastructuur. Rij maar naar België en wegen en situaties zien er anders uit. Kan de autonome auto daarmee omgaan? Hoe reageert een autonome auto als ik via de Kanaaltunnel ineens in Engeland kom en de auto links zal moeten rijden? Het is natuurlijk een idee om de auto 'in te leren' op de situatie in het land waar de auto is afgeleverd. Dat kan, maar we hebben vrij verkeer van mensen en goederen. Het moet dus ook mogelijk zijn met een auto de grens over te gaan, of sterker nog, in het buitenland een auto te kopen en er hier mee gaan rijden. Op zich is het mogelijk de navigatie en de verkeerssituaties in andere landen op te slaan 'in the cloud', waarbij de auto zodra de grens wordt gepasseerd die informatie zelf binnen haalt. Technisch is dat niet onmogelijk, maar ik vraag me of we zo ver al zijn."