
Juridisch up to Date

2019-0130 - Juridisch up to Date 2019-19 d.d. 25-10-2019

Rubriek: Handelscontracten, transport en logistiek

De opmars naar verdere automatisering in de vervoersector

Het zelfrijdende (ofwel: autonome) voertuig is aan een opmars bezig. Ook de vervoersector staat aan de vooravond van een explosieve verandering. Technologische ontwikkelingen staan op het punt radicale veranderingen in het verkeer en in het transport te maken. Europarlementariër Wim van de Camp benadrukt in zijn verslag (2018/2089(INI)) dat de snelle opmars van autonome vervoermiddelen alle vormen van op afstand bestuurde, geautomatiseerde en autonome vormen van weg-, spoorweg-, water- en luchtvervoer bestrijkt, met inbegrip van vrachtwagens, treinen, schepen, veerboten, vliegtuigen, en drones.

Verwacht wordt dat de uitrol van autonome voertuigen, die naar verwachting in 2020-2030 zal plaatsvinden, aanzienlijke voordelen zal opleveren op het gebied van verkeersveiligheid, mobiliteit, vervoerskosten, milieu en aldus zou kunnen inspelen op de toenemende vraag naar individuele mobiliteit en goederenvervoer. De introductie van autonome vervoermiddelen roept echter ook de nodige juridische vragen op, met name op het gebied van verkeersveiligheid en wettelijke aansprakelijkheid. Van de Camp onderstreept de behoefte aan duidelijke wetgeving. Het huidige regelgevingskader zal niet langer toereikend zijn om het hoofd te bieden aan de nieuwe risico's die voortvloeien uit de toenemende automatisering en complexiteit van voertuigen.

Ter nadere introductie zullen in de volgende paragraaf eerst enkele opmerkingen worden gemaakt over de huidige stand van zaken op het gebied van autonome vervoermiddelen. Vervolgens zal aandacht worden besteed aan de aansprakelijkheidsvraagstukken bij autonome voertuigen.

De ontwikkeling van autonome voertuigen

De verwachting is dat binnen enkele jaren de markt voor zelfrijdende voertuigen exponentieel zal toenemen. Het is goed te realiseren dat hoewel men zelfrijdende voertuigen doorgaans beschrijft als voertuigen die zonder enige menselijke interventie aan het verkeer kunnen deelnemen, dergelijke voertuigen met volledige autonomie nog niet op de markt zijn gebracht.

De 'Society of Automotive Engineers' maakt in haar rapport onderscheid tussen 5 niveaus van autonoom rijden. Voertuigen die bestuurders assisteren (automatiseringsniveau 1 en 2) zijn al op de Europese markt. Zelfrijdende voertuigen zijn geautomatiseerde voertuigen van niveau 3, 4 of 5. Voertuigen van niveau 3 en 4 worden momenteel getest door autoprodukten als Tesla en BMW en zullen naar verwachting tussen 2020 en 2030 op de markt komen, terwijl volledig geautomatiseerde voertuigen vanaf 2030 op de markt worden verwacht. De bestuurder van een voertuig van niveau 3 behoeft de verkeerssituatie niet continue in de gaten te houden. Niettemin moet de bestuurder in kritieke situaties kunnen ingrijpen, zodat een oplettende houding is geboden. In tegenstelling tot eerder genoemde automatiseringsniveaus, vergen voertuigen met een autonominiveau 4 daarentegen geen aandacht van de bestuurder voor de besturing van het voertuig, enkel het ingrijpen in geval van nood. Wat betreft voertuigen met een automatiseringsniveau 5 kan niet meer worden gesproken van bestuurder, uitsluitend van inzittende.

Het Europees Parlement dringt in haar resolutie (2018/2089(INI)) er onder meer op aan dat lidstaten uiterlijk 2020 stedelijke en buitenstedelijke gebieden aanwijzen waar autonome voertuigen kunnen worden getest onder reële verkeersomstandigheden, zonder de verkeersveiligheid in gevaar te brengen. Begin 2017 maakten EU-landen afspraken om zo snel mogelijk grootschalige testen met zelfrijdende voertuigen op te zetten. Het gaat onder meer om testen met truck platooning en voertuigen die via datacommunicatie met elkaar op de automatische piloot rijden. In Nederland zijn er al verschillende projecten, maar dat geldt nog lang niet voor elke EU-lidstaat.

Nederland

Nederland zit in de kopgroep van landen die bezig zijn met zich voor te bereiden op de komst van het zelfrijdende voertuig dat binnenkort zijn intrede zal doen op de Nederlandse wegen. In 2015 werd het door een aanpassing van de wet al mogelijk om, onder voorwaarden, te testen met zelfrijdend vervoer op de openbare weg, waarbij de bestuurder zich wel in het voertuig dient te bevinden (het Besluit ontheffingsverlening exceptioneel vervoer).

Sinds 1 juli dit jaar is de Experimenteerwet (Stb. 2019, 240) een feit. De Experimenteerwet maakt het mogelijk dat experimenten voor het testen van zelfrijdende voertuigen mogen worden uitgevoerd, zonder dat er zich een bestuurder in het voertuig bevindt. Dit wordt gedaan met een bestuurder op afstand, waarbij het systeem het gedrag van het voertuig bepaalt en de bestuurder, zo nodig, kan ingrijpen.

Provincie Zeeland heeft recent te kennen gegeven koploper te willen worden in autonoom (zelf)rijdend (container)transport. Zeeland zet namelijk in op een proef met zelfrijdend transport over de openbare weg, mits dit jaar de verzochte Europese subsidie ter hoogte van € 3 miljoen voor het kunnen uitvoeren van de proef wordt toegekend. Het testtraject is een 3,3 kilometer lange route tussen logistiek bedrijf Kloosterboer aan de Finlandweg in het havengebied en de hightech uisensorteerfabriek van MSP Onions in Nieuwdorp, waarbij een proef met een autonoom rijdend containertransport zal worden uitgevoerd. Ook Verbrugge Terminals en twee leveranciers van zelfrijdende voertuigen zijn bij de proef betrokken. Zij zijn voornemens een autonoom rijdende terminaltrekker als een automatisch geleid en elektrisch aangedreven voertuig zonder cabine in te zetten.

Aansprakelijkheidsvraagstukken

Ons huidige stelsel is gebaseerd op het aansprakelijkheids- en schadevergoedingsrecht van art. 185 WVV (niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers) of op de onrechtmatige daad ex art. 6:162 BW (gemotoriseerde verkeersdeelnemers). Van de Camp benadrukt echter dat het huidige regelgevingskader niet langer toereikend zal zijn, met name op het gebied van het aansprakelijkheidsrecht.

Niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers

Wat betreft de aansprakelijkheid bij ongevallen met niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers ingevolge art. 185 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVV), geldt dat een zelfrijdend voertuig, waarbij de macht over de richting en snelheid van het voertuig ligt in de in het voertuig ingebouwde hard- en software, de bestuurder in beginsel niet als 'bestuurder' onder de WVV zal kunnen worden aangemerkt. Wel moet worden opgemerkt dat de bestuurder van een zelfrijdend voertuig mogelijk kan worden aangemerkt als iemand die 'wordt geacht het motorrijtuig onder zijn onmiddellijk toezicht te doen besturen' en om die reden wel als bestuurder in de zin van art. 1 onder n van de WVV kan worden geplaatst.

Het voorgaande volgt bovendien uitdrukkelijk uit een uitspraak van Rechtbank Midden-Nederland van 22 november 2018 (ECLI:NL:RBMNE:2018:5708). De bestuurder van een zelfrijdende Tesla (Model X), ontkent niet dat hij zijn mobiele telefoon tijdens het rijden vasthield, maar stelt zich op het standpunt dat niet hij als feitelijk bestuurder kan worden aangemerkt, maar de software die de auto bestuurt. Naar het oordeel van de kantonrechter bepaalt de feitelijke bestuurder van een auto waar de auto heen gaat, hoe te handelen in noodsituaties en is deze verantwoordelijk voor wat de auto doet. Gelet op het voorgaande is de kantonrechter van oordeel dat uitsluitend betrokkene kan worden aangemerkt als feitelijk bestuurder in de zin van de WVV. Dat het een motorvoertuig betrof waarbij de autopilotfunctie was ingeschakeld, maakt niet dat betrokkene niet als bestuurder moet worden aangemerkt.

Deze vraag naar de toepasselijkheid van de WVV voor de bestuurder van autonome voertuigen is ook de Raad van State niet ontgaan. De Raad overweegt in zijn advies van 23 juni 2017 (W14.17.0062/IV) dat hoewel de definities in de WVV wel toereikend zijn voor de huidige, semiautonome, voertuigen, de opkomende volledig autonome voertuigen mogelijk wel niet onder de reikwijdte van de WVV zullen vallen. Er is immers geen sprake meer van een bestuurder, enkel van een inzittende. Gezien het feit dat het volledig autonome voertuig naar verwachting pas rondom 2030 zijn intrede zal doen op de markt, kan voorzichtig worden geconcludeerd dat de WVV voorlopig wel toereikend is.

Gemotoriseerde verkeersdeelnemers

Gemotoriseerde slachtoffers moeten zich beroepen op art. 6:162 BW als standaardgrondslag. Voor een geslaagd

beroep op dit artikel is een onrechtmatige doen of nalaten vereist. Bij een zelfrijdende voertuig ligt 'doen' niet voor de hand, terwijl een 'nalaten' wel is te voorzien. Een nalaten zou men dan bijvoorbeeld kunnen aannemen in het geval de bestuurder heeft nagelaten het besturingssystemen te updaten dan wel heeft nagelaten tijdig in te grijpen. Desalniettemin zal de precieze uitkomst afhangen van de omstandigheden van het geval en is geslaagd beroep op art. 6:162 BW vooralsnog geen uitgemaakte zaak.

Het voorgaande vermoeden geldt eveneens voor de toerekenbaarheidseis in lid 3 van art. 6:162 BW, hetgeen bepaalt dat een onrechtmatige daad ook aan de dader kan worden toegerekend, indien deze te wijten is aan een schuld of oorzaak die krachtens de in het verkeer geldende opvattingen voor zijn rekening komt. In het geval van systemen waarbij van de bestuurder niet wordt verlangd om (continue) de verkeerssituatie in de gaten te houden, is het immers nog maar de vraag in hoeverre een ongeval, waarbij de menselijke bestuurder (onder normale omstandigheden) had kunnen en moeten ingrijpen, aan de bestuurder kan worden toegerekend.

De verwachte complicatie van dergelijke scenario's blijkt daarenboven uit het arrest van het Hof Arnhem-Leeuwarden van 31 juli 2019 (ECLI:NL:GHARL:2019:6122). De betreffende Tesla was voorzien van een Autopilot-systeem en beschikte over een autonomie niveau 2, hetgeen impliceert dat de bestuurder wel wordt geacht op de verkeerssituatie te blijven letten en bij nood de controle over het voertuig weer zelf in handen moet nemen. Het hof oordeelt dat als bestuurder in de zin van de WVV moet worden aangemerkt elke persoon die één of meer bedieningsorganen van een motorrijtuig hanteert en door middel daarvan de voortbeweging of rijrichting van het motorrijtuig beïnvloedt. Het inschakelen en ingeschakeld houden van de Autopilot - die immers rechtstreeks de bedieningsorganen beïnvloedt - brengt mee dat op die wijze of met behulp daarvan de bedieningsorganen worden gehanteerd waardoor de voortbeweging en rijrichting van het motorvoertuig worden beïnvloed. Het gebruikmaken van een dergelijk systeem betekent dat de betrokkene als *feitelijk* bestuurder dient te worden aangemerkt.

Met betrekking tot de vraag of er omstandigheden zijn die meebrengen dat het opleggen van een sanctie niet billijk is dan wel dat de sanctie op een lager bedrag moet worden vastgesteld, stelt het hof voorop dat art. 61a (oud) van het RvV een absoluut verbod betreft. Het is dus niet aan de individuele bestuurder om afhankelijk van de mate waarin hij gebruikmaakt van de Autopilot of een soortgelijk systeem om te bepalen of hij zich zodanig veilig gedraagt dat hij zelf kan bepalen om van dat verbod af te wijken. In het geval van een volledige autonome voertuig zal het oordeel van het hof echter geen stand kunnen houden, nu de bestuurder als 'inzittende' geen enkele invloed op het voertuig zal kunnen uitoefenen.

Met de opkomst van zelfrijdende voertuigen zal 'human error' echter vrijwel geen rol meer spelen bij ongevallen, nu blijkt dat naar schatting bij 95% van alle verkeersongevallen in de EU het gaat om menselijke fouten. Nu de bestuurder (inzittende) van een volledig autonome voertuig hoogstwaarschijnlijk geen verwijt meer kan worden gemaakt, zullen deze aansprakelijkheidskwesties verschuiven naar het terrein van productaansprakelijkheid op grond van art. 6:185 BW.

De producent is immers aansprakelijk voor schade die wordt veroorzaakt door een gebrek in zijn product. Op grond van art. 6:186 lid 1 BW is een product gebrekkig indien het niet de veiligheid biedt die men daarvan, alle omstandigheden in aanmerking genomen, redelijkerwijs mag verwachten. Het moge duidelijk zijn dat het uitermate lastig kan zijn om te bepalen wat deze standaard van 'redelijk' inhoudt en op grond van welke normen dit 'redelijkerwijs te verwachten gebruik' in relatie tot autonome, automatiserende voertuigen moet worden ingevuld.

Bovendien wordt al enige tijd gediscussieerd of de productaansprakelijkheidsrichtlijn ook van toepassing is op de ingebouwde (falende) software, nu tot op heden niet duidelijk is of deze software als een 'product' in de zin van de richtlijn kan worden aangemerkt. Hoewel het Hof van Justitie zich hier tot op heden niet over heeft uitgelaten, is de teneur in de literatuur dat dit wel zo moet zijn. Het antwoord op deze vraag is immers van cruciaal belang voor de regresmogelijkheid van de eigenaar of houder van een zelfrijdend voertuig die de producent van de software aansprakelijk wil stellen op grond van art. 6:185 BW.

Een alternatieve grondslag zou eventueel gevonden kunnen worden in de risicoaansprakelijkheid voor gebrekkige zaken neergelegd in art. 6:173 BW. De eigenaar van een roerende zaak, welke niet voldoet aan de eisen die men eraan mag stellen, die een bijzonder gevaar voor personen of zaken oplevert en indien dit gevaar zich verwezenlijkt, is

aansprakelijk. Deze risicoaansprakelijkheid staat echter op gespannen voet met art. 6:185 BW, waarbij geldt dat de risicoaansprakelijkheid van art. 6:173 BW in principe niet bestaat als het voertuig een gebrek heeft waardoor de productaansprakelijkheid van art. 6:185 BW kan worden ingeroepen.

Conclusie

Momenteel zit Nederland op level 2 van de 5 schalen van autonoom rijden. Dit betekent dat de bestuurder nog altijd goed moet opletten op onverwachte gebeurtenissen en te allen tijde in staat moet zijn om de besturing van het voertuig direct weer over te nemen. Het is echter van belang te realiseren dat naarmate de menselijke factor bij het besturen van zelfrijdende voertuigen afneemt, de huidige aansprakelijkheidsgronden niet meer toereikend zullen zijn. Het moge derhalve duidelijk zijn dat de komst van zelfrijdende voertuigen de nodige wetswijzingen met zich zal meebrengen, met name op het terrein van het aansprakelijkheidsrecht.

Hoewel de roep om uniforme wetgeving luider wordt, lijkt de EU er niet in te slagen om tijdig wetten te maken om deze ontwikkelingen bij te houden. De Europese Commissie en het Europees Parlement houden zich niettemin al bijna tien jaar bezig met het vraagstuk van slimme vervoerssystemen en voertuigen. "Het staat op de politieke agenda", maar wanneer de EU wel zover is om uniforme wetgeving uit te rollen, durft men vooralsnog niet te zeggen.

Auteur(s): Mw. F.D. Taptik, werkzaam als juridisch medewerker bij Floum, Rotterdam
Mw. mr. MH. Louws, werkzaam als advocaat bij Floum, Rotterdam

© Fiscaal up to Date, onderdeel van Rendement Uitgeverij BV