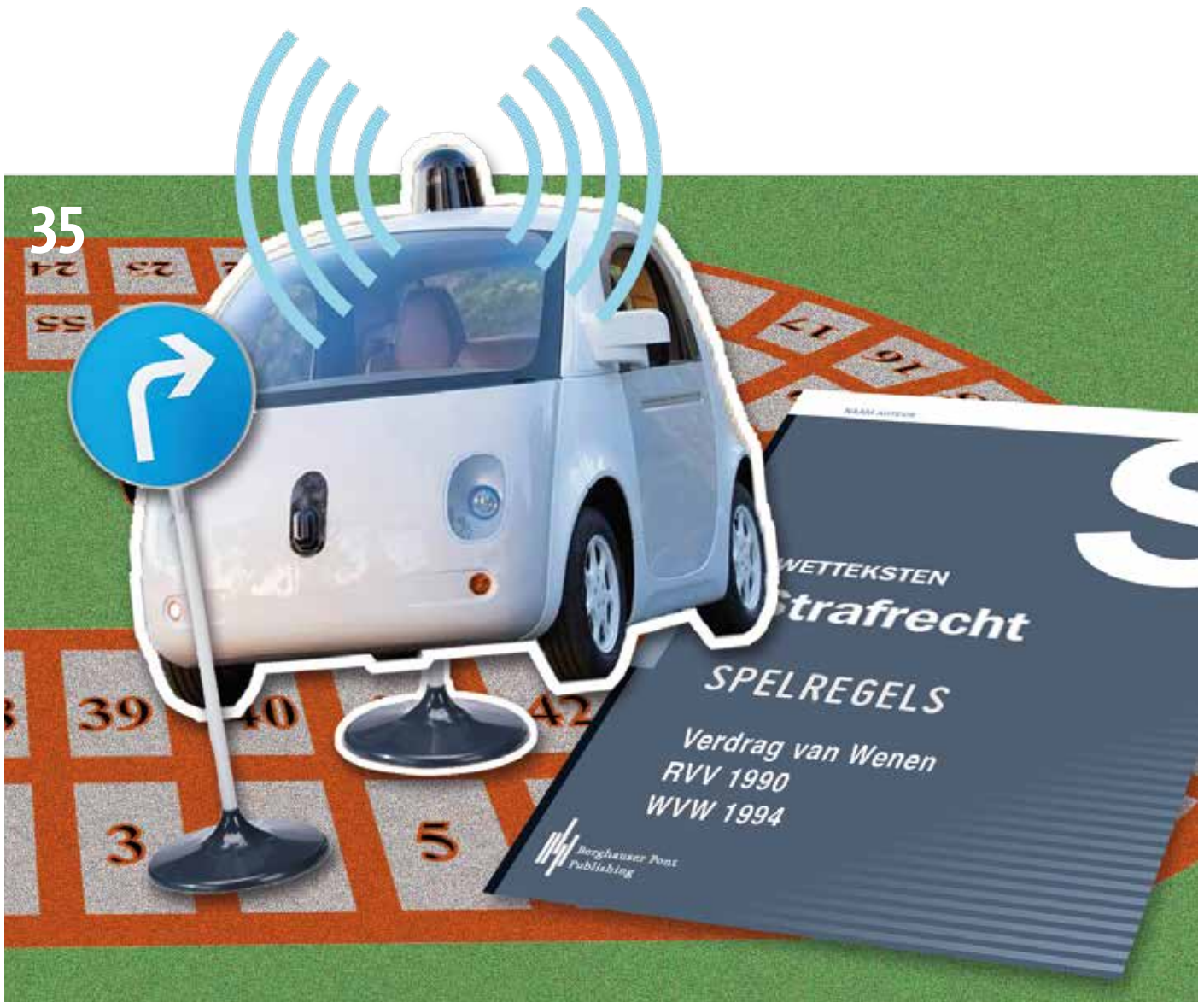


Enkele verkeersrechtelijke van (deels) zelfrijdende wegverkeer



mw. N.E. Vellinga en prof. mr. W.H. Vellinga *

* Respectievelijk student master Nederlands recht aan de Rijksuniversiteit Groningen en A-G i.b.d. bij de Hoge Raad, tevens oud-redacteur van Verkeersrecht.

juridische aspecten van toelating of autonome auto's tot het

Inleiding

December 2015 zal hij naar verwachting ook zijn intrede doen op de openbare weg in Nederland: de zelfrijdende of autonome auto.¹⁾ Een auto die volledig zelfstandig functioneert, zelfs zonder bestuurder of inzittende. Een gaspedaal, rempedaal en stuur zullen overbodig worden.²⁾ Voordat de autonome auto als volwaardig verkeersdeelnemer tot het verkeer kan worden toegelaten, zal nog verder met de autonome auto in het verkeer moeten worden geëxperimenteerd. Daarnaast valt niet te verwachten dat het wegverkeer in één keer van de door een levende mens bestuurde auto zal overgaan op de door sensoren, hardware en software bestuurde auto.

In Verkeersrecht 2014, afl. 10³⁾ is de vraag aan de orde gekomen of het huidige aansprakelijkheidsrecht is opgewassen tegen gebruik van de autonome auto.⁴⁾ Thans is het zaak te onderzoeken of de regels van verkeersrecht experimenten met autonome auto's in het wegverkeer mogelijk maken. En om nog wat verder in de toekomst te kijken moet worden nagegaan of het gebruik van de autonome auto noopt tot aanpassingen van de huidige regels voor het wegverkeer.

Levels

In de Verenigde Staten heeft men reeds ervaring opgedaan met het toelaten van zelfrijdende auto's in het verkeer. Er nemen al – experimentele – autonome auto's deel aan het normale verkeer in onder meer Californië en Florida. De zelfrijdende auto's van Google hebben al meer dan een miljoen ongevalvrije kilometers afgelegd op de openbare weg.⁵⁾ Inmiddels kan de autonome auto ook rekenen op aandacht van de federale overheid, in het bijzonder van de National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Deze organisatie maakt deel uit van het U.S. Department of Transportation. Zij is onder meer verantwoordelijk voor het terugdringen van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen.⁶⁾ In dat kader houdt de NHTSA zich ook bezig met de vereisten voor (het testen van) zelfrijdende auto's.

In 2013 publiceerde de NHTSA een 'Preliminary Statement of Policy Concerning Automated Vehi-

cles'.⁷⁾ Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen 5 stadia van automatisering van auto's. Level 0 (No-Automation) betreft een auto die niets zelfstandig kan, de bestuurder heeft de volledige controle over de auto. Bij Level 1 (Function-specific Automation) houdt de bestuurder de volledige controle over de auto, maar hij kan ervoor kiezen een bepaalde taak over te dragen aan de auto. Een systeem dat de bestuurder helpt in bepaalde situaties, zoals de adaptive cruise control, valt onder Level 1. Level 2 (Combined Function Automation) ziet op het gebruik van twee functies die de auto tegelijkertijd zelfstandig kan uitvoeren. Denk bijvoorbeeld aan het gelijktijdig gebruiken van de adaptive cruise control en een systeem om het midden van de rijbaan te houden (lane centering). De bestuurder moet zijn aandacht bij het verkeer houden en op ieder moment de volledige controle over het voertuig kunnen overnemen. Indien de auto een fout maakt (bijvoorbeeld door te dicht op de voorganger te rijden) dan zal de bestuurder moeten ingrijpen. Level 3 (Limited Self-Driving Automation) gaat nog een stap verder. De NHTSA zegt hierover: "Vehicles

1. <<http://nos.nl/artikel/2015674-zelfrijdende-auto-in-december-de-weg-op.html>>. Ook in het Verenigd Koninkrijk worden stappen gezet om het grootschalig testen van autonome auto's op de openbare weg mogelijk te maken, zie <<https://www.gov.uk/government/news/uk-to-lead-development-of-driver-less-car-technology>>.
2. Van Wees heeft in zijn dissertatie (K.A.P.C. van Wees, *Intelligente voertuigen, veiligheidsregulering en aansprakelijkheid: Een onderzoek naar juridische aspecten van Advanced Driver Assistance Systems in het wegverkeer* (diss. Delft), Delft: TRAIL Research School 2004) met name aandacht gegeven aan vragen van civielrechtelijke aansprakelijkheid voor gebruik van Advanced Driver Assistance Systems (ADAS). Zie ook zijn 'Over intelligente voertuigen, slimme wegen en aansprakelijkheid', VR 2010, afl. 2, p. 33-44.
3. N.E. Vellinga, 'De civielrechtelijke aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een autonome auto', VR 2014, afl. 10, p.370-377.
4. In de publiciteit en vele geschriften worden de termen zelfrijdende auto en autonome auto naast elkaar gebruikt.
5. <<http://www.extremetech.com/extreme/181508-googles-self-driving-car-passes-700000-accident-free-miles-can-now-avoid-cyclists-stop-for-trains>>.
6. <<http://www.nhtsa.gov/About+NHTSA/Who+We+Are+and+What+We+Do>>.
7. Te downloaden via <<http://www.nhtsa.gov/About+NHTSA/Press+Releases/U.S.+Department+of+Transportation+Releases+Policy+on+Automated+Vehicle+Development>>.

8. Zie NHTSA Preliminary Statement of Policy Concerning Automated Vehicles, te downloaden via <<http://www.nhtsa.gov/About+NHTSA/Press+Releases/U.S.+Department+of+Transportation+Releases+Policy+on+Automated+Vehicle+Development>>
9. Met dien verstande dat het uitvoeren van één van deze handelingen voor 'besturen' voldoende is: J.H.B.M. Simmelink in *De Wegenverkeerswet 1994*, onder redactie van A.E. Harteveld en H.G.M. Krabbe, Deventer: Gouda Quint 1999, p. 63 e.v. en daar genoemde rechtspraak. Zie daar ook voor een uitgebreide uiteenzetting over het begrip bestuurder in de *Wegenverkeerswet 1994*.
10. Simmelink, a.w., p. 63.
11. Simmelink, a.w., p. 62.
12. Vienna Convention on Road Traffic, 8 november 1968.
13. Zie preambule bij het Verdrag.
14. Zie <http://www.unecp.org/trans/conventn/legalinst_08_RTRSS_RT1968.html> voor een overzicht van alle aangesloten partijen.
15. In vertaling: "De Verdragsluitende Partijen nemen passende maatregelen opdat de op hun grondgebied geldende verkeersregels in hoofdzaak overeenkomen met de bepalingen van Hoofdstuk II van dit Verdrag. (...)” In de hoofdtekst wordt de officiële Engelse tekst van het verdrag aangehaald omdat een officiële Nederlandse vertaling van het Verdrag van Wenen niet beschikbaar is. De aangehaalde Nederlandse vertaling is de vertaling zoals deze gepubliceerd is op www.wetten.nl.
16. In vertaling: "Elk rijdend voertuig of elk rijdend samenstel van voertuigen dient een bestuurder te hebben."
17. In vertaling: "Elke bestuurder dient te allen tijde in staat te zijn om zijn voertuig in zijn macht te hebben of zijn dieren te geleiden."
18. In vertaling: "Een bestuurder van een voertuig dient te allen tijde alle andere activiteiten dan rijden tot een minimum te beperken. De nationale wetgeving moet regels opstellen voor het gebruik van telefoons door bestuurders van voertuigen. In elk geval moet de wet het gebruik verbieden van een in de hand gehouden telefoon door een bestuurder van een motorvoertuig of bromfietst wanneer het voertuig in beweging is."
19. In vertaling: "Elke bestuurder van een voertuig dient onder alle omstandigheden zijn voertuig dusdanig in zijn macht te hebben, dat hij in staat is de nodige voorzichtigheid te betrachten en hij te allen tijde in staat is alle vereiste handelingen te verrichten. Bij het regelen van de snelheid van zijn voertuig dient hij voortdurend te letten op de omstandigheden, in het bijzonder op de plaatselijke gesteldheid, de toestand van de weg, de staat waarin zijn voertuig en de lading zich bevinden, de weersomstandigheden en de verkeersdichtheid, ten einde zijn voertuig binnen zijn gezichtsveld in voorwaartse richting tot stilstand te kunnen brengen, voor enig voorzienbaar obstakel. Hij dient zijn vaart te verminderen en, indien nodig, te stoppen zo vaak de omstandigheden dit eisen, in het bijzonder wanneer het zicht slecht is."
20. In vertaling: "Bestuurders dienen speciale aandacht te schenken aan de meest kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, met name aan kinderen, ouderen en gehandicapten."
21. Zie ook Die Empfehlungen des 53. Deutschen Verkehrsgerichtstages, Empfehlung Arbeitskreis II Automatisiertes Fahren, te downloaden via <<http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/>>.

at this level of automation enable the driver to cede full control of all safety-critical functions under certain traffic or environmental conditions(...)". De bestuurder hoeft de auto niet permanent in de gaten te houden, maar moet wel beschikbaar zijn om de controle over te nemen indien de auto dit zelf aangeeft. Level 4 (Full Self-Driving Automation) is het hoogste niveau van zelfstandigheid van de auto. Het gaat hierbij om een volledig zelfrijdende auto, waar de gebruiker geen enkel toezicht op hoeft te houden en waarbij hij de controle over de auto niet hoeft over te nemen. De gebruiker van de Level 4-auto dient alleen de bestemming in te voeren. Deze volledig autonome auto kan dus ook zonder bestuurder of andere inzittenden functioneren.⁸⁾

Voor de hier aan de orde zijnde vragen is het voldoende onderscheid te maken in 3 stadia: 1) de volledig van de bestuurder afhankelijke auto (NHTSA Level 0), 2) de deels autonome auto waarbij zelfstandige functies in- en uitgeschakeld kunnen worden en de bestuurder te allen tijde toezicht dient te houden op de auto (overeenkomstig Level 1, 2 en 3 van de NHTSA) en 3) de zelfrijdende of volledig autonome auto overeenkomstig Level 4 NHTSA. Bij de volledig van de bestuurder afhankelijke auto en de deels autonome auto zal worden gesproken over 'bestuurder' en 'inzittende'. 'Bestuurder' is degene die de auto bestuurt, gas geeft, remt, 'het stuur in handen heeft'.⁹⁾ De bestuurder heeft de auto in zijn macht, althans hoort deze in zijn macht te hebben.¹⁰⁾ De 'inzittende' is de passieve passagier in een auto. De inzittende oefent geen macht uit over de auto en is daartoe ook niet verplicht. Bij de volledig autonome auto wordt niet langer gesproken van een 'bestuurder'. Er is immers geen persoon die voortbeweging, richting en snelheid van de auto bepaalt.¹¹⁾ Dat doen de software en de hardware van de auto. Daarom zullen wij niet het begrip 'bestuurder' maar de term 'gebruiker' bezigen voor degene die de bestemming van de autonome auto ingeeft en op de startknop drukt. Deze handelingen kunnen eventueel op afstand worden uitgevoerd, bijvoorbeeld via de smartphone. Waar de bestuurder dus fysiek in de auto aanwezig dient te zijn, geldt dit voor de gebruiker niet. De term 'inzittende' zal ook worden gebruikt bij de volledig autonome auto en ziet ook hier op de volledig passieve passagier van de auto.

Regels van verkeersrecht en autonome auto

Autonome auto's hebben geen bestuurder maar een gebruiker. De vraag is dus of verkeersvoorschriften van internationale en nationale oorsprong mede zijn toegesneden op auto's die wel deelnemen aan het verkeer maar niet worden bestuurd door een persoon van vlees en bloed.

Verdrag van Wenen

Het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer (hierna: het Verdrag)¹²⁾ ziet op de vergemakkelijking van internationaal wegverkeer en het verhogen van de verkeersveiligheid door eenvormige verkeersregels.¹³⁾ In 2007 heeft Nederland zich aangesloten bij het verdrag.¹⁴⁾ Het Verdrag heeft geen directe werking. De bij dit verdrag aangesloten partijen verplichten zich om doeltreffende maatregelen te nemen ter verzekering van de naleving van de verkeersregels in hun land in overeenstemming met de bepalingen van hoofdstuk II van het Verdrag (art. 3 lid 1 van het Verdrag).¹⁵⁾ Volgens het Verdrag dient een auto te allen tijde een bestuurder te hebben; deze bestuurder moet het voertuig in zijn macht hebben. In de woorden van het Verdrag:

Art. 8 lid 1. *Every moving vehicle or combination of vehicles shall have a driver.*¹⁶⁾

Art. 8 lid 5. *Every driver shall at all times be able to control his vehicle or to guide his animals.*¹⁷⁾

Art. 8 lid 6. *A driver of a vehicle shall at all times minimize any activity other than driving. Domestic legislation should lay down rules on the use of phones by drivers of vehicles. In any case, legislation shall prohibit the use by a driver of a motor vehicle or moped of a hand-held phone while the vehicle is in motion.*¹⁸⁾

Art. 13 lid 1. *Every driver of a vehicle shall in all circumstances have his vehicle under control so as to be able to exercise due and proper care and to be at all times in a position to perform all manoeuvres required of him. He shall, when adjusting the speed of his vehicle, pay constant regard to the circumstances, in particular the lie of the land, the state of the road, the condition and load of his vehicle, the weather conditions and the density of traffic, so as to be able to stop his vehicle within his range of forward vision and short of any foreseeable obstruction. He shall slow down and if necessary stop whenever circumstances so require, and particularly when visibility is not good.*¹⁹⁾

Het Verdrag bevat voor de bestuurder ook concretere instructies, zoals in art. 7 lid 3:

*Drivers shall show extra care in relation to the most vulnerable road-users, such as pedestrians and cyclists and in particular children, elderly persons and the disabled.*²⁰⁾

Ook deze bepaling richt zich tot een bestuurder van vlees en bloed. Aangezien de volledig autonome auto geen bestuurder zal hebben maar een gebruiker, voldoet een volledig autonome auto dus niet aan de eisen gesteld door het Verdrag. Dit betekent dat het Verdrag dient te worden aangepast.²¹⁾ Daarvoor worden voorbereidingen getroffen.²²⁾

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

De regels in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens zijn – in overeenstemming met het Verdrag van Wenen – zo geformuleerd dat deze zich richten tot de bestuurder. Bijvoorbeeld art. 15 lid 1:

Op kruispunten verlenen bestuurders voorrang aan voor hen van rechts komende bestuurders.

Deze wijze van formuleren levert bij toepassing op autonome auto's problemen op. Een volledig autonome auto heeft immers geen bestuurder van vlees en bloed maar een gebruiker die op het gedrag van de auto in het verkeer geen invloed uitoefent en – afgezien van het indrukken van de 'noodknop' – ook niet kan uitoefenen.

Vanzelfsprekend is de in het RVV 1990 gekozen wijze van formuleren niet. Wij wijzen op de vaarregels uit het Binnenvaartpolitiereglement. Als voorbeeld noemen wij art. 6.17 lid 7:

Indien de koersen van twee kleine motorschepen elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordzijde van het vaarwater volgt, het schip dat van bakboord nadert voorrang verlenen aan het schip dat van stuurboord nadert.

Deze vaarregels zijn, anders dan in het RVV 1990, niet toegesloten op de deelnemers aan het verkeer maar op de objecten die daaraan deelnemen. Vervolgens is een afzonderlijke zorgplicht geformuleerd voor de naleving van het reglement:

1.2 lid 2: De schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement, tenzij uit die bepalingen blijkt, dat de naleving aan anderen is opgedragen.

Nu een autonome auto geen bestuurder van vlees en bloed kent, zullen de gedragsregels van het RVV 1990 in navolging van het Binnenvaartpolitiereglement zo moeten worden geformuleerd dat deze zich richten tot de objecten die aan het verkeer deelnemen. Vervolgens dient te worden bepaald wie voor de naleving van deze gedragsregels verantwoordelijk is.

Internationale vooruitzichten

In 2014 zijn wijzigingen van het Verdrag van Wenen voorgesteld door de zogeheten Working Party on Road Traffic van het United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee (hierna: Working Party).²³ Hiermee wil de Working Party het Verdrag weer op de hoogte van de tijd doen brengen: "(...) technical developments have given rise to doubts and uncertainties whether all vehicle systems available today are in concordance / consistent with traffic regulations. The suggested amendment resolves this concern."²⁴ Daarom stelt de Working Party voor aan

art. 8 van het Verdrag een extra lid toe te voegen, en de tekst van art. 39 lid 1 aan te passen. De voorgestelde bepalingen luiden:

Art. 8 lid 5bis. Vehicle systems which influence the way vehicles are driven shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when they are in conformity with the conditions of construction, fitting and utilization according to international legal instruments concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles.

Vehicle systems which influence the way vehicles are driven and are not in conformity with the aforementioned conditions of construction, fitting and utilization, shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when such systems can be overridden or switched off by the driver.

Art. 39 lid 1. Every motor vehicle, every trailer and every combination of vehicles in international traffic shall satisfy the provisions of Annex 5 to this Convention. It shall also be in good working order. When these vehicles are fitted with systems, parts and equipment that are in conformity with the conditions of construction, fitting and utilization according to technical provisions of international legal instruments referred to in Article 8, paragraph 5bis of this Convention, they shall be deemed to be in conformity with Annex 5.

De voorgestelde wijzigingen houden in dat een 'vehicle system' wordt geacht in overeenstemming te zijn met art. 8 lid 5 en art. 13 lid 1 en een voertuig wordt geacht te voldoen aan Annex 5 (Technical conditions concerning motor vehicles and trailers) van het Verdrag indien dat voertuig of 'vehicle system' in technische zin overeenkomt met "international legal instruments concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles". Deze "international legal instruments" zijn twee Overeenkomsten van de Verenigde Naties die zien op de technische vereisten van voertuigen (lampen, vergrendeling van deuren, hoofdsteunen, et cetera).²⁵ Deze wijzigingen maken het mogelijk dat de taak van de bestuurder kan worden overgenomen door een 'vehicle system'.

In de formulering "Vehicle systems which influence the way vehicles are driven (...)" ziet Lutz een beperking die zijns inziens meebrengt dat een autonome auto niet aan de voorgestelde bepalingen voldoet.²⁶ Volgens Lutz suggereert "are driven" dat er naast een 'vehicle system' nog een entiteit, naar zijn opvatting de mens, invloed heeft op het rijden van de auto.²⁷ Dit zou betekenen dat de voorgestelde wijzigingen niet bewerkstelligen dat een volledig autonome auto, waarin de mens overbodig is, onder het Verdrag is toegestaan. Deze uitleg spreekt ons niet aan. Weliswaar laat de Working Party zich in de toelichting op de voorgestelde wijzigingen van het Verdrag niet expliciet uit over het ontbreken van een bestuurder in de auto, de Working Party geeft wel expliciet aan dat ook auto-

“ Een volledig autonome auto heeft geen bestuurder van vlees en bloed. ”

22. Zie hierna onder Internationale vooruitzichten.
23. Report of the sixty-eighth session of the Working Party on Road Traffic Safety, <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-145e.pdf>>.
24. Report of the sixty-eighth session of the Working Party on Road Traffic Safety, p. 11 onder punt 3.
25. "Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions", Genève, 20 maart 1958 en de "Agreement concerning the establishing of global technical regulations for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles", Genève, 25 Juni 1998.
26. In dezelfde zin het voorstel van Zweden <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-2014-7e.pdf>>.
27. L.S. Lutz, "Die bevorstehende Änderung des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr: Eine Hürde auf dem Weg zu (teil-) autonomen Fahrzeugen ist genommen!", *Deutsches AutoRecht*, 8/2014, p. 446-450.

nome systemen waarbij het voor de mens onmogelijk is om in te grijpen onder het gewijzigde Verdrag, zullen zijn toegestaan.²⁸⁾ Bovendien is er gekozen voor de term 'vehicle systems' en niet voor de term Advanced Driver Assistance Systems (ADAS). De term ADAS geeft aan dat het gaat om een systeem dat de bestuurder ondersteunt in zijn taak, zoals dat bij deels autonome auto's het geval is. Indien de Working Party deze ADAS voor ogen zou hebben gehad, had het voor de hand gelegen dat deze term zou zijn teruggekomen in de voorgestelde bepaling. 'Vehicle systems' zou in dat geval teveel onduidelijkheid geven.

“
Er zijn nu geen voorschriften waaraan een autonome auto moet voldoen.
.....”

Het is opvallend dat de Working Party de toevoeging van art. 8 lid 5bis (met alleen een verwijzing naar art. 8 lid 5 en art. 13 lid 1) voorstelt, maar andere bepalingen met een verwijzing naar een 'driver' ongewijzigd laat. Zo luidt art. 8 lid 6 Verdrag van Wenen²⁹⁾:

“A driver of a vehicle shall at all times minimize any activity other than driving. Domestic legislation should lay down rules on the use of phones by drivers of vehicles. In any case, legislation shall prohibit the use by a driver of a motor vehicle or moped of a hand-held phone while the vehicle is in motion.”³⁰⁾

Een gebruiker van een autonome auto bestuurt deze niet. Dat is nu juist de essentie van een dergelijke auto. Dan kan ook moeilijk van hem gevraagd worden dat hij – zoals art 8 lid 6 verlangt – andere activiteiten dan besturen tot een minimum beperkt. Wij kunnen ons daarom niet voorstellen dat de Working Party met deze bepaling zou bedoelen dat de gebruiker van een autonome auto zich toch op besturen zou moeten richten.³¹⁾ Dit zou de voordelen van een autonome auto – de mogelijkheid om juist niet te hoeven rijden – teniet doen en bij gebreke van bedieningsorganen ook niet mogelijk zijn. Voor de toelating van de deels autonome auto levert dit echter geen problemen op: daar is een bestuurder die de macht over de auto houdt en moet ingrijpen wanneer dat nodig is en dus zijn aandacht bij het verkeer moet houden.

Een belangrijke vraag is nog of een autonome auto dient te zijn voorzien van een inrichting die het mogelijk maakt in te grijpen in het gedrag van een autonome auto met bijvoorbeeld een knop voor een noodstop of een knop die de auto dwingt zo snel mogelijk buiten het verkeer te stoppen.³²⁾ De voorgestelde wijzigingen van het Verdrag voorzien daarin niet. Mogelijk speelt daarbij een rol dat, zoals in de toelichting op de voorgestelde bepalingen wordt gesteld, ingrijpen in het door de techniek bepaalde gedrag van een auto een situatie soms alleen maar gevaarlijker kan maken.³³⁾

De mogelijkheden van proefritten

Er wordt zowel geëxperimenteerd met autonome auto's in de vorm van aangepaste bestaande auto's als met auto's die speciaal als autonome auto zijn gebouwd. Zo begon Google met het installeren van apparatuur in onder meer een 'gewone' Toyota Prius, maar heeft het bedrijf inmiddels een volledig zelf gebouwd prototype van zijn autonome auto gepresenteerd.³⁴⁾

Bij de tot autonome auto omgebouwde auto's gaat het om auto's die zijn toegelaten voor het verkeer op de weg, hetzij bij wege van typegoedkeuring (art. 21 WVV 1994), hetzij bij wege van individuele keuring (art. 26 WVV 1994). De verbouwing tot autonome auto zal betekenen dat er essentiële wijzigingen in de constructie van de auto worden aangebracht. De auto kan dan dus niet meer op basis van de oorspronkelijke typegoedkeuring of individuele keuring aan het verkeer deelnemen. Onzes inziens is dat ook het geval indien wordt volstaan met het toevoegen van componenten aan de auto zonder essentiële wijzigingen te brengen in de constructie van de auto. Door de verbouwing tot autonome auto wordt deze in wezen een andere auto dan die welke aan de typegoedkeuring of de individuele keuring onderworpen is geweest. De auto die meteen als autonome auto is gebouwd, heeft nimmer goedkeuring gekregen. Er moet dus worden voorzien in keuring van de autonome auto.

Nu zijn er geen voorschriften waaraan een autonome auto moet voldoen. Er zijn wel inrichtingsvoorschriften voor auto's in het algemeen, maar eisen waaraan de autonome besturing van de auto moet voldoen bestaan (nog) niet. Daarom zou kunnen worden teruggevallen op de experimenteerbepaling van art. 3.8 Regeling voertuigen:

De Dienst Wegverkeer kan bepalen dat voor prototypen van voertuigen of voertuigen waarin technologieën of concepten zijn verwerkt, die wegens hun specifieke aard niet aan de eisen genoemd in Bijlage IV bij deze regeling kunnen voldoen en waarvan bij de keuring niet kan worden vastgesteld dan wel slechts op termijn kan worden vastgesteld of aan de in dit hoofdstuk gestelde eisen wordt voldaan, tijdelijke individuele goedkeuring kan worden verleend, mits naar het oordeel van de Dienst Wegverkeer er geen gevaar is voor de verkeersveiligheid.

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft deze faciliteit niet toereikend geacht voor het toelaten van een experimentele autonome auto op de weg, omdat deze is gericht op een blijvende wijziging van het voertuig en niet op tijdelijke en innovatieve veranderingen en daarom nogal wat beperkingen oplevert voor het uitvoeren van testen met nieuwe geautomatiseerde functies. Daarom wil zij teneinde een “zeer stimulerend klimaat voor de zelfrijdende auto te (...) scheppen” ten behoeve van “het testen van verder geautomatiseerde functies in voertuigen en het daarmee ervaring opdoen in

28. Mits aan de Verdragen van Genève is voldaan. Report of the sixty-eighth session of the Working Party on Road Traffic Safety, p. 11 onder punt 5.

29. Art. 7 lid 3 en art. 10 lid 3 Verdrag van Wenen geven op vergelijkbare wijze instructies aan de bestuurder van het voertuig.

30. Nederlandse vertaling: “Een bestuurder van een voertuig dient te allen tijde alle andere activiteiten dan rijden tot een minimum te beperken. De nationale wetgeving moet regels opstellen voor het gebruik van telefoons door bestuurders van voertuigen. In elk geval moet de wet het gebruik verbieden van een in de hand gehouden telefoon door een bestuurder van een motorvoertuig of bromfiets wanneer het voertuig in beweging is.”

31. Zie in die zin ook L.S. Lutz, “Die bevorstehende Änderung des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr: Eine Hürde auf dem Weg zu (teil-) autonomen Fahrzeugen ist genommen!”, *Deutsches AutoRecht*, 8/2014, p. 446-450.

32. Hierbij denken wij aan een voorziening die de auto de opdracht geeft zo snel mogelijk een veilige plaats buiten het verkeer op te zoeken, bijvoorbeeld een vluchtstrook.

33. Report of the sixty-eighth session of the Working Party on Road Traffic Safety, p. 11 onder punt 5.

34. <<http://www.extremetech.com/extreme/196384-google-unveils-its-first-built-from-scratch-self-driving-car>>.

het verkeer” voorzien in de mogelijkheid van ontheffing van de voorschriften vervat in:

- hoofdstuk 3 Regeling voertuigen: voorschriften voor toelating van voertuigen op de weg,
- hoofdstuk 5 Regeling voertuigen: permanente eisen,
- art. 6.4, eerste lid onder a en b Regeling voertuigen: eisen waaraan het remsysteem en de stuurinrichting van gewijzigde voertuigen moeten voldoen, voor zover deze wijzigingen van invloed zijn op de bedieningsplaats, bedieningsmanier en bedieningskracht, en
- (voor zover dat voor gebruik van de te verlenen ontheffing noodzakelijk is) van de bij die ontheffing aangegeven bepalingen van het RVV 1990.³⁵⁾

Deze mogelijkheid van ontheffing wordt tot stand gebracht door toevoeging aan het Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten³⁶⁾ van een nieuw art. 2a³⁷⁾ onder gelijktijdige wijziging van de naam van dat Besluit in Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer.³⁸⁾

Met het oog op de veiligheid kunnen aan de ontheffing nadere voorwaarden en beperkingen worden verbonden. De Minister denkt hierbij aan “tijdstop op de dag, locatie, type weg, interactie met andere verkeersdeelnemers, weersomstandigheden, eventueel fysieke begeleiding, maar ook aan een aanvullende verzekeringsplicht”. In dit verband zou voor de Minister bron van inspiratie voor deze voorwaarden kunnen zijn de voorwaarden die in Californië en Florida aan de toelating van autonome auto's aan het verkeer zijn verbonden:

Florida:

*Section 5. (1) Vehicles equipped with autonomous technology may be operated on roads in this state by employees, contractors, or other persons designated by manufacturers of autonomous technology for the purpose of testing the technology. For testing purposes, a human operator shall be present in the autonomous vehicle such that he or she has the ability to monitor the vehicle's performance and intervene, if necessary, unless the vehicle is being tested or demonstrated on a closed course. Prior to the start of testing in this state, the entity performing the testing must submit to the Department of Highway Safety and Motor Vehicles an instrument of insurance, surety bond, or proof of self-insurance acceptable to the department in the amount of \$5 million.*³⁹⁾

Californië:

(b) An autonomous vehicle may be operated on public roads for testing purposes by a driver who possesses the proper class of license for the type of vehicle being operated if all of the following requirements are met: (1) The autonomous vehicle is being operated on roads in this state solely by employees, contractors, or other persons designated by the manufacturer of the autonomous technology. (2) The driver shall be seated in the driver's seat, monitoring the safe operation of the autonomous vehicle, and capable of taking over immediate manual control of the autonomous

*vehicle in the event of an autonomous technology failure or other emergency. (3) Prior to the start of testing in this state, the manufacturer performing the testing shall obtain an instrument of insurance, surety bond, or proof of self-insurance in the amount of five million dollars (\$ 5,000,000), and shall provide evidence of the insurance, surety bond, or self-insurance to the department in the form and manner required by the department pursuant to the regulations adopted pursuant to subdivision (d).*⁴⁰⁾

Kern van deze voorwaarden is dat een mens van vlees en bloed als bestuurder in het gedrag van de autonome auto kan ingrijpen en dus de verantwoordelijkheid blijft dragen voor het gedrag van die auto, ook al beschikt deze over een systeem dat besturen door de mens overbodig maakt. In de grond van de zaak is het dan geen écht autonome auto. In wezen gaat het dan om een deels autonome auto met alle systemen en voorzieningen van een volledig autonome auto, maar waarbij, anders dan bij de volledig autonome auto, ingrijpen wel mogelijk en verplicht is.

Het als voorwaarde stellen dat de gebruiker zo nodig in het gedrag van de autonome auto kan ingrijpen, betekent uiteraard dat deze zo moet zijn ingericht dat daarin voorzieningen voor het beïnvloeden van het gedrag van de auto door de gebruiker aanwezig zijn. De gebruiker moet deze voorzieningen kunnen bedienen, zittend in de auto of – indien daarin technisch gesproken is voorzien (bediening op afstand, camera's) – zich bevindend buiten de auto. De autonome auto waarmee tussen Ede en Wageningen zal worden geëxperimenteerd, voldoet niet aan die voorwaarde.⁴¹⁾ De noodzaak als voorwaarde aan toelating van een autonome testauto te stellen dat een mens van vlees en bloed de besturing van de auto moet kunnen overnemen en dus de verantwoordelijkheid draagt voor het verkeersgedrag van de auto, vloeit voort uit de omstandigheid dat de verkeerswetgeving, zoals we hiervoor hebben gezien, niet is toegesneden op het gebruiken van autonome auto's en zich ook niet leent voor een interpretatiegewijze aanpassing op het rijden met autonome auto's. De Minister lijkt dit ook wel onder ogen te zien. Zij merkt immers op dat de RDW de aanvraag voor een ontheffing mede zal toetsen “op overeenstemming met de Wegenverkeerswet 1994 en het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer”.⁴²⁾

De Minister licht niet toe waarom zij ook ontheffing van bepalingen van het RVV 1990 mogelijk wil maken.⁴³⁾ Hoofdstuk II van het RVV 1990 bevat gedragsregels, hoofdstuk III bevat de verplichting gevolg te geven aan verkeerstekens die een verbod of een gebod inhouden en een regeling van verkeersborden, verkeerslichten en verkeerstekens op het wegdek, hoofdstuk IV regelt de aanwijzingen waaraan de weggebruiker moet voldoen. Het ligt niet voor de hand dat van deze voorschriften ontheffing wordt verleend. Een autonome auto dient zich immers zo in het verkeer te gedragen dat deze gedragsregels worden nageleefd alsof de auto-



Voorwaarden voor toelating van autonome auto's zoals die gelden in Californië en Florida wellicht bron van inspiratie.



35. Ontwerp Besluit tot wijziging van het Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten (ontwikkeling zelfrijdende auto).
36. Het voorgenomen besluit is gebaseerd op art. 149a lid 2 WVV1994, een bepaling ingevoerd om het aanvragen van ontheffingen te centraliseren (Kamerstukken II 2003-2004, 29 545, nr. 3, p. 2).
37. “1. De Dienst Wegverkeer kan voor voertuigen waarvoor op grond van artikel 3.5 of 3.8 van de Regeling voertuigen goedkeuring is vereist, ontheffing verlenen van overige bepalingen van hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen en van hoofdstuk 5 van die regeling, voor zover en voor zolang dat nuttig is voor het testen van verder geautomatiseerde functies in voertuigen en het daarmee ervaring opdoen in het verkeer. 2. De Dienst Wegverkeer kan voor wijzigingen in de constructie van voertuigen, waarvoor op grond van artikel 6.1, eerste lid, van de Regeling voertuigen goedkeuring is vereist voor toelating van het gewijzigde voertuig tot het verkeer op de weg, ontheffing verlenen van artikel 6.4, eerste lid, onder a en b, van die regeling, voor de in het eerste lid genoemde doelen. 3. Voor zover dat voor het gebruik van de in het eerste en tweede lid bedoelde ontheffing noodzakelijk is, kan de Dienst Wegverkeer bij die ontheffing tevens ontheffing verlenen van daarbij aangegeven bepalingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.”
38. Ontwerp Besluit tot wijziging van het Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten (ontwikkeling zelfrijdende auto).
39. <<http://laws.flrules.org/2012/111>>.
40. <http://www.leginfo.ca.gov/pub/11-12/bill/sen/sb_1251-1300/sb_1298_bill_20120925_chaptered.pdf>.
41. <<http://nos.nl/artikel/2015674-zelfrijdende-auto-in-december-de-weg-op.html>>.
42. Nota van toelichting op Ontwerp Besluit tot wijziging van het Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten (ontwikkeling zelfrijdende auto).
43. De vraag is ook of deze mogelijkheid van ontheffing zich verdraagt met art. 60 van het Verdrag van Wenen. Deze bepaling staat geen ontheffing van gedragsregels toe.

nome auto werd bestuurd door een mens. Het zal toch niet de bedoeling zijn een autonome auto te ontheffen van de plicht voorrang te verlenen. Mogelijk is gedacht aan ontheffing van regels over zitplaatsen zoals deze zijn opgenomen in art. 58a e.v. RVV 1990. Daar staat tegenover dat niet valt in te zien waarom bij een testauto de zitplaats van de gebruiker, die immers de besturing moet kunnen overnemen, niet aan de eisen van een zitplaats voor de bestuurder zou moeten voldoen.

Zorgplichten

Het is nog niet zo eenvoudig te bepalen wie aangevoelen dient te worden als (rechts)persoon die verantwoordelijk is voor het reilen en zeilen van de autonome auto. Een bestuurder is er niet. De gebruiker geeft de naleving van gedragsregels uit handen aan de auto. Dat maakt de auto juist tot een autonome auto. We komen dan terecht bij de fabrikant van dit voertuig. Deze dient de auto zo in te richten dat deze zich overeenkomstig bedoelde gedragsregels gedraagt. Fouten of bugs in de software of een ondeugdelijke sensor, die ertoe leiden dat de auto zich niet aan de gedragsregels houdt, zouden in beginsel voor zijn rekening komen. In beginsel, want een autonome auto wordt pas tot het verkeer toegelaten als hij voldoet aan de daaraan van overheidswege te stellen veiligheidseisen. Dat roept de vraag op naar de verhouding tussen de verantwoordelijkheid van de fabrikant en die van de goedkeurende overheid.

Is een autonome auto als zodanig tot het verkeer toegelaten – we spreken nu niet over een experimentele autonome auto – dan mag de gebruiker erop vertrouwen dat de auto zich gedraagt overeenkomstig de verkeersregels. Kern van de autonome auto is immers dat het besturen daarvan kan worden overgelaten aan de auto zelf. Maar daarmee is nog niet gezegd dat de gebruiker van de autonome auto zich verder om die auto niet hoeft te bekommeren. Hij zal dienen te zorgen dat hij gebruik maakt van een deugdelijk onderhouden auto, dus onder meer in de gaten moeten houden dat de software van deze auto op de hoogte van de tijd is. Verder zal hij acht dienen te slaan op waarschuwingen die op het in de auto aanwezige display verschijnen. Doet zich een situatie voor die vraagt om het hanteren van – vooropgesteld dat deze is ingebouwd⁴⁴ – de noodrem of een andere noodvoorziening, dan zal de gebruiker zich niet afzijdig kunnen houden en moeten ingrijpen. Met dien verstande dat dit alleen wordt geëist als de gebruiker die situatie heeft waargenomen. Van hem kan immers niet worden gevergd dat hij in de gaten houdt of de noodrem ook in werking moet worden gesteld of het autonome besturingssysteem moet worden uitgeschakeld en hij de besturing – zo daar een technische voorziening voor aanwezig is – moet overnemen.

Van de fabrikant wordt verwacht dat hij een deugdelijke autonome auto op de markt brengt, dus een auto die zich in het verkeer gedraagt zoals de verkeersregels voorschrijven. Helemaal feilloos zal de

techniek – zoals alle techniek – nooit kunnen zijn. Dus zullen er ook voorzieningen moeten zijn die voorzienbare feilen kunnen opvangen. Voorts mag van de fabrikant worden verwacht dat hij waarschuwt voor gebreken die na aflevering aan het licht komen. Indien nodig dient hij auto's terug te roepen voor herstel. Voorts dient hij toelatingsinstanties van deugdelijke data te voorzien.

Toelatingsinstanties dienen een ter keuring aangeboden autonome auto uiteraard aan een zorgvuldige keuring c.q. test te onderwerpen. Een belangrijke vraag daarbij is welke kans op het maken van verkeersfouten door een autonome auto nog aanvaardbaar is en hoe streng de eisen zijn waaraan voorzieningen voor het opvangen van misslagen moeten voldoen. Is een autonome auto eenmaal toegelaten voor het verkeer op de weg, dan mogen gebruiker en fabrikant er onzes inziens vanuit gaan dat deze voldoet aan die eisen die aan een veilige auto worden gesteld. In de goedkeuring ligt zo gezien dus een zekere begrenzing van de zorgplicht van gebruiker en fabrikant besloten. Die grens wordt overschreden zodra er voor gebruiker c.q. fabrikant kenbare aanwijzingen zijn dat de autonome auto dingen doet die deze niet hoort te doen. Dat kan zijn door een gebrek in software of hardware, maar ook doordat een hacker in het besturingssysteem heeft ingegrepen. Dan herleeft de volle verantwoordelijkheid van fabrikant en/of gebruiker voor het gebruik van de autonome auto op de weg.

Sanctionering van verwaarlozing van zorgplichten

In VR 2014, afl. 10 is de civielrechtelijke aansprakelijkheid van gebruikers, eigenaars en fabrikanten van autonome auto's aan de orde geweest. In die aansprakelijkheid ligt een vorm van sanctionering van de hiervoor beschreven zorgplichten besloten. Deze vorm van sanctionering is echter afhankelijk van optreden en inspanning van de schadelijgende partij. Deze zal daartoe niet altijd in staat of bereid zijn. Bovendien kan de schade ten laste komen van een verzekeraar van de partij die in de zorgplicht is tekortgeschoten en is zo niet echt sprake van sanctionering van tekortschieten in de naleving van de beschreven zorgplichten. Het is dus zaak na te gaan of en in hoeverre schending van de hiervoor beschreven zorgplichten (bestuurs)strafrechtelijk worden gesanctioneerd.

Naar huidige wetgeving kan schending van een voorschrift van het RVV 1990 niet leiden tot (bestuurs)strafrechtelijke aansprakelijkheid van de gebruiker of fabrikant van de autonome auto die gedragsvoorschriften in het verkeer aan zijn laars lapt. Het RVV 1990 richt zich immers tot de bestuurder, niet tot de eigenaar, houder, gebruiker of fabrikant. Toch is er een 'escape'. Is ter zake van een verkeersovertreding of een gedraging als bedoeld in art. 2 lid 1 WAHV sprake van – zoals bij een autonome auto voor de hand ligt – bekeuring op kenteken, dan staat niets in de weg aan het aan-

44

Wat is de verhouding tussen de verantwoordelijkheid van de fabrikant en die van de goedkeurende overheid?

44. Zoals hiervoor aan de orde is geweest wordt daar in de voorstellen tot wijziging van het Verdrag van Wenen niet voorzien.

sprakelijk stellen van de eigenaar of houder respectievelijk de kentekenhouders voor gedragingen van de auto in strijd met verkeersvoorschriften als vervat in het RVV 1990 (art. 181 WVV 1994, art. 5 WAHV). De kentekenhouders zal je geen bestuurder kunnen noemen, dus zijn aansprakelijkheid is verzekerd. Hoewel een dergelijke toepassing van de kentekenaansprakelijkheid niet overeen lijkt te stemmen met de ratio daarvan, is de huidige wetgeving technisch gesproken in zoverre opgewassen tegen de komst van de autonome auto op de weg.

Moeilijker ligt dit voor de toepassing van art. 165 en 166 WVV 1994. Deze bepalingen leggen op de eigenaar of houder van een motorrijtuig of aanhangwagen waarmee een verkeersmisdrijf is begaan de verplichting binnen een daartoe door een opsporingsambtenaar te stellen termijn de naam en het adres van de bestuurder bekend te maken. Aan die verplichting kunnen zij per definitie niet voldoen. Essentie van de autonome auto is immers dat deze geen bestuurder heeft maar wordt bestuurd door in die auto ingebouwde techniek. Daarom lenen deze bepalingen zich niet voor toepassing ten aanzien van de eigenaar of houder van een autonome auto. Ook anderszins is dat het geval. Wil sprake zijn van een verkeersmisdrijf, dan zal de bestuurder opzet of culpa moeten hebben. Ook daar vormt het wezen van de autonome auto – een auto zonder bestuurder – een niet te nemen hindernis.

Brengt de autonome auto de veiligheid op de weg in gevaar of hindert deze andere weggebruikers, dan komt art. 5 WVV 1994 in beeld. Deze bepaling richt zich niet alleen tot weggebruikers maar tot een ieder die de veiligheid op de weg in gevaar brengt, bijvoorbeeld ook de schilder die met zijn ladder over de weg zwaait of de boer die hooi verbrandt en daardoor een dikke rookwolk over de weg⁴⁵⁾ laat drijven.⁴⁶⁾ Deze bepaling kan dus ook worden toegepast op de gebruiker of de fabrikant van de autonome auto, die slordig omspringt met de software voor de autonome auto, of op de Dienst Wegverkeer, die gebrekkig functionerende autonome auto's op de weg toelaat.⁴⁷⁾ Misbruik van een eventuele noodstopinrichting zou onder omstandigheden ook onder art. 5 WVV 1994 kunnen vallen.

Art. 6 WVV 1994, dood en zwaar lichamelijk letsel door schuld in het verkeer, richt zich, anders dan art. 5 WVV 1994 niet tot een ieder, maar tot ieder die aan het verkeer deelneemt. Deze bepaling omvat dus in beginsel niet het culpoos veroorzaken van dood of zwaar lichamelijk letsel in het verkeer door de gebruiker of de fabrikant van een autonome auto, aan wiens schuld te wijten is dat het gebruik van een autonome auto op de weg tot dood of zwaar lichamelijk letsel heeft geleid. Zij nemen immers niet deel aan het verkeer. In deze leemte wordt echter voorzien door de art. 307 en 308 Sr (dood of zwaar lichamelijk letsel door schuld). Op overtreding van deze bepalingen staat een iets lagere maximumstraf dan op schending van art. 6 WVV 1994.

Een rijbewijs voor de gebruiker?

Art. 107 WVV 1994 bepaalt dat aan een bestuurder van een motorrijtuig op de weg een rijbewijs dient te zijn afgegeven voor het besturen van motorrijtuigen van de categorie waartoe dat motorrijtuig behoort.⁴⁸⁾ Rijdt een bestuurder zonder rijbewijs, dan maakt hij zich schuldig aan een strafbaar feit (art. 177 jo. 178 WVV 1994). Deze bepaling is dus niet van toepassing op de gebruiker van een autonome auto. Deze is immers geen bestuurder. In dit verband rijzen twee vragen.

In de eerste plaats dient de vraag onder ogen te worden gezien of eisen aan de gebruiker van een autonome auto dienen te worden gesteld. Zo rijst de vraag of hij dient te beschikken over de bekwaamheid in te grijpen in het gedrag van de autonome auto wanneer deze zich gaat misdragen. Uiteraard vooropgesteld dat die auto is voorzien van een 'noodknop'.

Dit brengt ons op een tweede vraag: moet van de gebruiker ook worden verlangd dat hij – zo nodig – tot behoorlijk ingrijpen in staat is? Art. 8 WVV 1994 behelst het verbod een voertuig te besturen of te doen besturen terwijl men door gebruik van alcoholhoudende drank of een andere rijvaardigheid beïnvloedende stof niet tot behoorlijk besturen in staat kan worden geacht. Deze bepaling is op de gebruiker van de autonome auto niet van toepassing: hij bestuurt niet en doet ook een ander niet besturen. Het is de vraag of aan de voordelen van een autonome auto tekort wordt gedaan wanneer van de gebruiker wordt gevergd dat hij steeds in staat is om de 'noodstop' – vooropgesteld dat deze wordt ingebouwd – naar behoren te bedienen. Er is wel voorgesteld⁴⁹⁾ hier de techniek uitkomst te laten bieden: verspreidt de gebruiker in de auto een sterke alcoholgeur, dan neemt een in de auto ingebouwde sensor deze geur waar en weigert de auto te gaan rijden. Een soort alcoholslot dus. Complicatie hiervan is wel dat ook een ander dan de gebruiker, een inzittende, een alcoholgeur kan verspreiden en de auto ook dan weigert te rijden.

Wordt in de testfase van de autonome auto in het verkeer als voorwaarde gesteld dat de gebruiker de besturing van de auto zo nodig kan overnemen, dan is het wenselijk dat wordt bepaald dat die gebruiker van de autonome auto voor de toepassing van de wegenverkeerswetgeving met een bestuurder wordt gelijkgesteld. Dan is verzekerd dat deze over een rijbewijs moet beschikken, dat hem niet de rijbevoegdheid is onttrokken en dat hij niet onder invloed achter het stuur (!) mag zitten. Voorts is dan verzekerd dat alle bepalingen van het RVV 1990 die zich richten tot de bestuurder ook op de gebruiker van de autonome testauto van toepassing zijn.

Moeten er eisen aan de gebruiker van een autonome auto worden gesteld?

45. Anders nog HR 25 april 1981, NJ 1981/461 t.a.v. art. 25 WVV oud.
46. Kamerstukken II 1990-1991, 22030, nr. 3, p. 66: "Artikel 4 ziet op ieder gedrag dat invloed heeft op de veiligheid en de vrijheid van het verkeer op de weg. In dat opzicht is deze bepaling ruimer dan artikel 25 van de Wegenverkeerswet."
47. Art. 51 Sr jo. art. 4a WVV 1994. Bij laatstgenoemde bepaling wordt aan de Dienst Wegverkeer rechtspersoonlijkheid toegekend.
48. Zo ook art. 41 Verdrag van Wenen.
49. F. Douma en S.A. Palodichuk, Criminal Liability Issues Created by Autonomous Vehicles, 52 Santa Clara L.Rev. 1157, p. 1163.

Ontzegging van de rijbevoegdheid of een andere bijkomende straf?

De bijkomende straf van ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen is als sanctie voor een gebruiker van een autonome auto een slag in de lucht. Zoals we zagen heeft hij immers niet over die bevoegdheid te beschikken. Wordt – zoals hiervoor aan de orde is geweest – van de gebruiker van een autonome auto verlangd dat hij beschikt over de bevoegdheid een autonome auto te gebruiken, dan zou parallel aan de ontzegging van de rijbevoegdheid aan de bestuurder voor de gebruiker van de autonome auto de bijkomende straf van ontzegging van de bevoegdheid een autonome auto te gebruiken kunnen worden geschapen.

De hacker

Hackt iemand de software van een autonome auto, dan dringt hij opzettelijk en wederrechtelijk binnen in een geautomatiseerd werk als bedoeld in art. 138ab jo. 80sexies Sr (computervredebreuk), indien dit gepaard gaat met bijvoorbeeld het doorbreken van een beveiliging, een technische ingreep, met behulp van valse signalen of een valse sleutel en/of eventueel door het aannemen van een valse hoedanigheid. Is het (voorwaardelijk) opzet van de hacker gericht op levensberoving of het toebrengen van zwaar lichamelijk letsel, dan komen ook de art. 287 en 289 Sr resp. 300 e.v. Sr in beeld, eventueel in de vorm van poging⁵⁰⁾ (art. 45 Sr) of – voor zover op het voorbereide misdrijf een gevangenisstraf staat van acht jaar of meer – voorbereiding (art. 46 Sr).⁵¹⁾ Is het aan de schuld van de hacker te wijten dat iemand door het gebruik van een gehackte auto om het leven komt of zwaar gewond raakt, dan zijn – naast art. 138b Sr – ook de art. 307 en 308 Sr van toepassing. Het hacken kan ook geschieden met terroristisch oogmerk (art. 83a Sr).⁵²⁾ Dan kan de hacker zich in de in de wet genoemde gevallen schuldig maken aan een terroristisch misdrijf (art. 83 Sr). Het valt op dat onder de huidige wet computervredebreuk geen terroristisch misdrijf kan opleveren. Het is de vraag of dit in het licht van de komst van de autonome auto geen wijziging behoeft.

Balans

Veel van het hiervoor besprokene is experimenteel van aard. Het gaat immers over een werkelijkheid die nog toekomst is. Deze toekomst komt echter met rasse schreden dichterbij. Zoals wij hebben laten zien, is de huidige verkeerswetgeving in zekere mate opgewassen tegen de komst van de autonome auto. Toch zijn er nog enkele vragen die beantwoording verdienen. Daarvoor hebben wij enige voorstellen gedaan. Kern daarvan is dat bepalingen die zijn toegesneden op de bestuurder ook gereed dienen te worden gemaakt voor toepassing op de autonome auto en zijn – benijdenswaardige – gebruiker.

①
De huidige verkeerswetgeving, toegesneden op de bestuurder, moet gereed gemaakt worden voor de autonome auto en zijn gebruiker.

. ②

50. Niet bij eenvoudige mishandeling: art. 300 lid 5 Sr.

51. Alleen indien op het voorbereide misdrijf een gevangenisstraf staat van acht jaar of meer: art. 46 lid 1 Sr.

52. Zie daarover ook het hiervoor aangehaalde artikel van Douma en Palodichuk.