

# 197 Op de autopiloot de toekomst tegemoet?

**De steeds verder toenemende automatisering van auto's wordt langzaam ook voelbaar in de rechtszaal. In 2019 vocht trendwatcher Vincent Everts twee boetes aan die hij had gekregen voor het vasthouden van zijn telefoon tijdens het rijden met zijn Tesla met ingeschakelde Autopilot-functie (art. 61a RVV 1990).<sup>1)</sup> Deze functie neemt een deel van de bestuurderstaak over door onder meer de auto op de goede rijstrook te houden en afstand tot de voorganger te bewaren. Het hof oordeelde dat Everts feitelijk bestuurder was van de auto en hij dus geen telefoon had mogen vasthouden.<sup>2)</sup>**

In Japan deed zich in 2018 een veel ernstiger situatie voor met een bestuurderondersteunend systeem.<sup>3)</sup> Ook<sup>4)</sup> hier ging het om een Tesla met ingeschakelde Autopilot. De bestuurder van de Tesla had de Autopilot ingeschakeld en was vervolgens weggedommeld. Op de weg deed zich een ongewone situatie voor: een motorrijder was eerder betrokken geweest bij een ongeval en stond nu, samen met zijn motorrijdende vrienden en andere betrokkenen, op de rechterrijstrook van de snelweg. Er was geen berm of vluchtstrook aanwezig. De weggedommelde Tesla-bestuurder naderde de plaats waar de motorrijdende vrienden en andere betrokkenen op de weg stonden, toen zich een zogeheten 'cut-out' voordeed: de auto voor die van de Tesla-bestuurder week uit naar de linkerrijstrook, waardoor er zich geen enkel bewegend voertuig voor de Tesla bevond. Van 'cut-out'-scenario's is bekend dat ze erg moeilijk zijn voor bestuurderondersteunende systemen.<sup>5)</sup> De Tesla met ingeschakelde Autopilot week niet uit naar de linkerrijstrook, waardoor deze inreed op de vriendengroep op de rechterrijstrook. Eén van de vrienden raakt hierbij zwaargewond, een andere vriend, Umeda, overleefde het ongeval niet.<sup>6)</sup>

De Tesla-bestuurder moest zich in het begin van dit jaar verantwoorden voor de Japanse strafrechter.<sup>7)</sup> De Japanse rechter oordeelde dat de Autopilot niet de bestuurder van de auto was, maar dat de weggedommelde man die de Autopilot had ingeschakeld als bestuurder van de Tesla kon worden aangemerkt. Deze bestuurder werd vervolgens tot 3 jaar gevangenisstraf veroordeeld voor het niet onder controle houden van zijn voertuig.<sup>8)</sup> Het bleef niet bij deze strafzaak: in het voorjaar van dit jaar stapten de nabestaanden van meneer Umeda naar de Amerikaanse civiele rechter om schadevergoeding van Tesla te eisen.<sup>9)</sup>

Hoewel het ongeval zich in Japan heeft voorgedaan, en de schadevergoedingskwestie (mogelijk, Tesla pleit namelijk voor niet-ontvankelijkheid en stelt dat de Amerikaanse rechter in dezen niet bevoegd is)<sup>10)</sup> door een Amerikaanse rechter beslist wordt, had deze zaak zich ook in Europa kunnen voordoen. De aansprakelijkheid van autoproducent Tesla zou dan moeten worden beoordeeld aan de hand van de Europese Productaansprakelijkheidsrichtlijn, zoals deze is verwerkt in art. 6:185 e.v. BW.<sup>11)</sup> In het kader van de EU Productaansprakelijkheidsrichtlijn speelt de verwachting van de consument een belangrijke rol in het vaststellen van de aansprakelijkheid van de producent. Bij het vaststellen van de gerechtvaardigde verwachting van de consument dienen alle omstandigheden van het geval, waaronder de presentatie van het product, instructies en (het ontbreken van) waarschuwingen, te worden meegewogen. Deze punten staan ook ter discussie in de zaak Umeda. De nabestaanden van meneer Umeda stellen dat er sprake is van een "failure to warn" voor het gevaar van het niet herkennen van stilstaande mensen en motorrijtuigen bij een bepaalde snelheid van de Tesla.<sup>12)</sup> Tesla geeft aan dat waarschuwingen de uitkomst van het ongeval niet hadden veranderd en dat de slaperige bestuurder had moeten ingrijpen conform de door Tesla gegeven instructies.<sup>13)</sup>

De presentatie van de Autopilot-functie van de Tesla speelt ook een belangrijke rol. De nabestaanden van meneer Umeda stellen dat Tesla "suggests to [the] world that its cars are essentially autonomous".<sup>14)</sup> De naam 'Autopilot' staat al langer ter discussie. Zo is de RDW erop aangesproken dat zij Tesla's met deze benaming voor het bestuurderondersteunend systeem hebben goedgekeurd.<sup>15)</sup> In juli van dit jaar heeft de 33. Zivilkammer van het Landgericht München de naam 'Autopilot' als misleidend aangemerkt.<sup>16)</sup> Deze benaming wekt ten onrechte de indruk dat de auto volledig autonoom kan rijden, aldus de Duitse rechter.<sup>17)</sup> Zal deze uitspraak gevolgen hebben voor de zaak van de nabestaanden van Umeda tegen Tesla?

- Hof Arnhem-Leeuwarden, loc. Leeuwarden, 31 juli 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:6122, VR 2020/45 en Hof Arnhem-Leeuwarden, loc. Leeuwarden, 31 juli 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:6123, VR 2020/46. Zie ook Vincent Everts, 'Vandaag beroep tegen Tesla Autopilot Boete in Leeuwarden (17 Juli 2019)', <[www.vincenteverts.nl/vandaag-beroept-tegen-tesla-autopilot-boete-in-leeuwarden-17-juli-2019/](http://www.vincenteverts.nl/vandaag-beroept-tegen-tesla-autopilot-boete-in-leeuwarden-17-juli-2019/)> geraadpleegd 23 september 2020.
- Hof Arnhem-Leeuwarden, loc. Leeuwarden, 31 juli 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:6122, VR 2020/45, r.o. 16. In de andere zaak kon niet worden vastgesteld of de Autopilot was ingeschakeld: Hof Arnhem-Leeuwarden, loc. Leeuwarden, 31 juli 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:6123, VR 2020/46, r.o. 11.
- Yokohama District Court, 6th Criminal Division, 31 maart 2020, mailwisseling met Masayuki Satoh, Chief Legal Director ITS Japan, 7 april 2020 en 28 mei 2020.
- Er zouden zo'n 800.000 Tesla's met Autopilot hardware 2/3 zijn geleverd: <<https://lexfridman.com/tesla-autopilot-miles-and-vehicles/>> geraadpleegd 23 september 2020. De Autopilot is daarmee een relatief wijdverbreid bestuurderondersteunend systeem.
- Zie bijvoorbeeld EuroNCAP: <[www.euroncap.com/en/vehicle-safety/safety-campaigns/2018-automated-driving-tests/](http://www.euroncap.com/en/vehicle-safety/safety-campaigns/2018-automated-driving-tests/)> geraadpleegd 23 september 2020.
- Yokohama District Court, 6th Criminal Division, 31 maart 2020, mailwisseling met Masayuki Satoh, Chief Legal Director ITS Japan, 7 april 2020 en 28 mei 2020.
- Yokohama District Court, 6th Criminal Division, 31 maart 2020, mailwisseling met Masayuki Satoh, Chief Legal Director ITS Japan, 7 april 2020 en 28 mei 2020.
- Yokohama District Court, 6th Criminal Division, 31 maart 2020, mailwisseling met Masayuki Satoh, Chief Legal Director ITS Japan, 7 april 2020 en 28 mei 2020.
- Umeda v. Tesla Inc., 5:20-cv-2926, U.S. District Court, Northern District of California (San Jose) (hierna: Umeda v. Tesla Inc.). Zie voor de hele klacht: <[www.courthousenews.com/wp-content/uploads/2020/04/Tesla-Death.pdf](http://www.courthousenews.com/wp-content/uploads/2020/04/Tesla-Death.pdf)> geraadpleegd 23 september 2020.
- Nineteenth affirmative defense, mailwisseling met Masayuki Satoh, Chief Legal Director ITS Japan, 3 juli 2020.
- Richtlijn 85/374/EEG van de Raad van 25 juli 1985 betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der Lid-Staten inzake de aansprakelijkheid voor producten met gebreken.
- Count II van klacht in Umeda v. Tesla Inc.
- Reactie Tesla op klacht nabestaanden Umeda in Umeda v. Tesla Inc, mailwisseling met Masayuki Satoh, Chief Legal Director ITS Japan, 3 juli 2020.
- Klacht in Umeda v. Tesla Inc., p. 6.
- Brief van de Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA), Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) en de Motorrijders Actie Groep (MAG) aan de RDW (14 Oktober 2016), <[www.motorrijdersactiegroep.nl/cms/](http://www.motorrijdersactiegroep.nl/cms/)>

De nabestaanden van Umeda stellen bovendien dat de auto gebrekkig was omdat er geen sprake was van (goede) monitoring van de bestuurder. Er zou dus sprake zijn van een ontwerpfout (design defect). In onderzoeken naar andere ongevallen met de Autopilot van Tesla heeft de Amerikaanse National Transportation Safety Board de autofabrikant meerdere keren op de vingers getikt vanwege ontoereikende “driver monitoring systems”.<sup>18)</sup> Dit soort systemen komt voor in verschillende soorten en maten. Zo kan zo’n systeem eruit bestaan dat een camera de oogbewegingen van de bestuurder in de gaten houdt, of de dikte van de nek van de bestuurder voortdurend meet. Indien de bestuurder indut neemt het systeem de veranderde oogbeweging waar, of meet het een wat dikkere nek. Het systeem slaat vervolgens alarm om de bestuurder wakker te maken. De EU heeft dit soort ‘driver availability monitoring systems’ voor (deels) autonome auto’s en ‘driver drowsiness and attention warning’ verplicht gesteld voor alle nieuwe auto’s die vanaf september 2022 op de markt komen.<sup>19)</sup>

Deze systemen zullen in de toekomst vast ook onderwerp worden van rechtszaken over productaansprakelijkheid. Wat heeft te gelden als zo’n systeem geen alarm geeft terwijl de bestuurder wel in slaap valt? Of als zo’n systeem kan worden gemanipuleerd?<sup>20)</sup> De weg naar een bestuurderloze toekomst zal dus veel vragen van juridische aard doen rijzen.<sup>21)</sup> De hier besproken zaken zullen daarvan slechts het begin zijn.

Nynke Vellinga \*

\* Mr. dr. N.E. Vellinga is postdoc onderzoeker bij faculteit rechten van de Rijksuniversiteit Groningen.

- uploads/rdw\_141016.pdf> geraadpleegd 23 september 2020.
16. Az. 33 O 14041/19, ‘Werbung mit Autopilot irreführend für Verbraucher’, <www.justiz.bayern.de/gerichte-und-behoerden/landgericht/muenchen-1/presse/2020/7.php> geraadpleegd 23 september 2020.
  17. ‘Werbung mit Autopilot irreführend für Verbraucher’, <www.justiz.bayern.de/gerichte-und-behoerden/landgericht/muenchen-1/presse/2020/7.php> geraadpleegd 23 september 2020.
  18. National Transportation Safety Board. 2017. *Collision Between a Car Operating With Automated Vehicle Control Systems and a Tractor-Semitrailer Truck Near Williston, Florida, May 7, 2016. Highway Accident Report NTSB/HAR-17/02*. Washington, DC, findings 6 en 9; National Transportation Safety Board. 2020. *Collision Between a Sport Utility Vehicle Operating With Partial Driving Automation and a Crash Attenuator, Mountain View, California, March 23, 2018. Highway Accident Report NTSB/HAR-20/01*. Washington, DC, Finding 11
  19. General Safety Regulation, Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft (...), art. 6 en 11.
  20. Zie bijvoorbeeld Tracey Lindeman, ‘Using An Orange to Fool Tesla’s Autopilot Is Probably a Really Bad Idea’, <www.vice.com/en\_us/article/a3na9p/tesla-autosteering-orange-hack> geraadpleegd 23 september 2020, 16 januari 2018.
  21. Zo is bekend geworden dat de ‘safety driver’ die achter het stuur zat ten tijde van een fataal ongeval met een zelfrijdende testauto van Uber wordt vervolgd: Timothy B. Lee, ‘Safety driver in 2018 Uber crash is charged with negligent homicide’, <https://arstechnica.com/cars/2020/09/arizona-prosecutes-uber-safety-driver-but-not-uber-for-fatal-2018-crash/> geraadpleegd 23 september 2020.