

De invloed van zelfrijdende auto's op verkeersrecht en aansprakelijkheid

Jeanette Limpens

Met de opkomst van de zelfrijdende auto neemt de machine in de toekomst steeds vaker deel aan het verkeer zonder dat de mens hier invloed op uitoefent. Deze ontwikkeling vraagt om een nieuwe kijk op het wegenverkeersrecht en het civiele aansprakelijkheidsrecht.

In deze bijdrage onderzoek ik in hoeverre het gebruik van de zelfrijdende auto toelaatbaar is onder het bestaande recht en welke consequenties het aansprakelijkheidsrecht verbindt aan de verkeersfouten van de zelfrijdende auto.

Hiertoe bespreek ik in hoofdstuk 1 wat de kenmerken zijn van de zelfrijdende auto, tegen welke uitdagingen producenten van zelfrijdende auto's aanlopen en in hoeverre de zelfrijdende auto zich op dit moment mengt in het openbare wegverkeer. In hoofdstuk 2 analyseer ik welke plek de zelfrijdende auto inneemt binnen het internationale en nationale wegenverkeersrecht en op welke wijze het recht zich ontwikkelt om experimenten met zelfrijdende auto's op de openbare weg te faciliteren. Tot slot bespreek ik in hoofdstuk 3 aan de hand van verschillende civiele aansprakelijkheidsgronden, op welke wijze de invulling van open normen bij verkeersongevallen met zelfrijdende auto's afwijkt van de klassieke verkeerssituatie.

1. De zelfrijdende auto

De voornaamste drijfveer achter de ontwikkeling van de zelfrijdende auto is de gedachte dat de machine minder fouten maakt dan de mens, waardoor de verkeersveiligheid toeneemt.¹ Vijf jaar geleden voorspelden verschillende fabrikanten dat zij rond deze periode de eerste

zelfrijdende auto's zouden aanbieden in de reguliere verkoop. Deze verwachting kwam niet uit. Helaas ligt juist in het waarborgen van de veiligheid van zelfrijdende auto's een uitdaging.²

In dit hoofdstuk zal ik allereerst toelichten dat verschillende niveaus van autonomie bestaan en hoe deze zich van elkaar onderscheiden. Pas als de zelfrijdende auto geen supervisie meer vereist van een menselijke bestuurder, ontstaat een wezenlijk andere situatie dan de wetgever voor ogen had bij het ontwerp van verkeers- en aansprakelijkheidsrecht.

Om scherp te krijgen wat de mogelijke invloed is van deze ontwikkeling op bestaande wet- en regelgeving, zal ik vervolgens uiteenzetten welke aandachtspunten naar voren komen uit diverse experimenten met zelfrijdende auto's. Daarna maak ik een voorzichtige inschatting van de huidige stand van de techniek. In hoeverre mengt de zelfrijdende auto zich op dit moment in het openbare wegverkeer?

1.1 De niveaus van autonomie

Het is belangrijk om te realiseren dat de term 'zelfrijdende auto' een containerbegrip is dat men gebruikt in verwijzing naar verschillende niveaus van autonoom rijden. Hierdoor is het niet altijd even duidelijk 'wie' deelneemt aan het verkeer: de mens of de machine? In deze bijdrage sluit ik aan bij de standaard van de SAE International dat de volgende niveaus van autonomie onderscheidt.³

Niveau 0 - geen autonomie - de mens rijdt zelf en controleert alle systemen in de auto.

Niveau 1 - autonome ondersteuning - de mens rijdt zelf en de auto ondersteunt de mens door onder bepaalde omstandigheden systemen zelfstandig te controleren, bijvoorbeeld automatisch remmen en versnellen bij *adaptive cruise control* of automatisch sturen bij *lane keeping assist*.

Niveau 2 - gedeelde autonomie - de mens rijdt niet meer helemaal zelf, de auto kan enkele taken volledig overnemen door verschillende functies van niveau 1 te combineren, bijvoorbeeld automatisch snelheid bepalen én sturen in een file. De mens monitort de omgeving en de mens moet acuut kunnen ingrijpen als systemen falen.

Niveau 3 - conditionele autonomie - de auto kan onder ideale omstandigheden grotendeels zelf rijden. De auto monitort de omgeving. De mens moet acuut kunnen ingrijpen als systemen falen.

Niveau 4 - hoog autonoom - de auto rijdt volledig zelf en de auto kan zelf acuut ingrijpen als systemen falen (in complexe situaties of onder extreme weersomstandigheden brengt de auto zichzelf automatisch in een lage-risicosituatie tot stilstand). De mens functioneert als *thuisbrengservice* als systemen falen.

Niveau 5 - volledig autonoom - de auto rijdt zelf, geen taak voor de mens.

Het SAE niveau 5 is alleen van toepassing op auto's die volledig autonoom kunnen rijden. Dit niveau vereist dat een auto zelfstandig kan deelnemen aan het verkeer, op alle openbare wegen, onder alle (weers)omstandigheden en zonder enige taak voor een menselijke bestuurder.

Het SAE niveau 3 betreft een omslagpunt van de kans op *human error* naar de kans op verkeersfouten van de auto zelf. Het SAE niveau 3 en hoger ziet namelijk niet alleen op de automatisering van bijvoorbeeld de rijrichting of de stuurrichting, maar ook op de automatisering van het waarnemen van de omgeving en het overig verkeer. In andere woorden, tot het SAE niveau 3 is de auto altijd afhankelijk van menselijke waarnemingen waarbij de auto hoogstens enkele taken zelfstandig uitvoert. Vanaf het SAE niveau 3 rijdt de auto in steeds meer gevallen volledig zelfstandig.

1.2 De zelfrijdende auto in het openbare wegverkeer

Uit cijfers van de Onderzoeksdienst van het Europees Parlement blijkt dat menselijk falen ten grondslag ligt aan maar liefst 95 procent van de verkeersongevallen binnen de Europese Unie.⁴ Het is dan ook niet verwonderlijk dat veiligheid altijd bovenaan staat in de lijst van argumenten om zelfrijdende auto's te ontwikkelen. Gevolgd door argumenten van verbeterde doorstroom van verkeer, positieve klimaateffecten, economische ontwikkeling en werkgelegenheid.⁵ Gelet op het hiervoor besproken omslagpunt in foutkansen, zal het percentage verkeersongevallen waar een menselijke bestuurder een verwijt treft, naar verwachting steeds verder afnemen vanaf het SAE niveau 3. Daarmee is echter niet gezegd, dat de fouten van de machine hiervoor niet in de plaats komen.

De experimenten van fabrikanten met zelfrijdende auto's wijzen uit dat zelfrijdende auto's nog lang geen betere chauffeurs zijn dan mensen. In het bijzonder is het technologisch nog niet mogelijk om de waarnemingen (camera's en sensoren), de objectherkenning en inschatten van intenties van andere verkeersdeelnemers (interpreteren van waarnemingen) en reacties op afwijkende situaties (voldoende anticiperen op het wegverkeer) op hetzelfde niveau te brengen als dat van de menselijke bestuurder. Hierdoor veroorzaken zelfrijdende auto's ongevallen die

een menselijke bestuurder had kunnen voorkomen.⁶ Denk hierbij aan de situatie waarin de auto een opwaaiende krant aanziet voor een betonblok en een noodstop maakt of de situatie waarbij de auto een stilstaande vrachtwagen over het hoofd ziet en hier frontaal tegenaan rijdt.

Daar staat tegenover dat de zelfrijdende auto op sommige aspecten beter presteert dan de menselijke bestuurder. Zo verslapt het aandachtsniveau van een zelfrijdende auto niet en heeft de zelfrijdende auto doorgaans een snellere reactietijd dan een menselijke bestuurder. Dit laatste geldt te meer bij een onverwacht appel op het aandachtsniveau zoals wanneer plotseling een dier oversteekt op een lange, rechte weg.

Bekende binnenlandse projecten van zelfrijdende voertuigen zijn de *WEpods* die passagiers vervoerden tussen station Ede-Wageningen en Wageningen Universiteit,⁷ de *ParkShuttles* die het Rotterdamse metrostation Kralingse Zoom verbinden met het *Rivium Business Park*,⁸ de *Hagashuttle* die passagiers vervoert van de bushalte naar het ziekenhuis,⁹ *platooning* met vrachtwagens op routes in Nederland, Duitsland en België¹⁰ en het treintje van zeven autonome auto's dat de interactie testte tussen auto's onderling en slimme verkeerslichten op de N205 in Noord-Holland.¹¹ In het buitenland horen we veel over de grote testvloeden van *Uber*, *Tesla* en *Waymo* in de Verenigde Staten. Zo kent Phoenix de zelfrijdende taxidienst *Waymo One*.¹² Verder heeft ook San Jose een semiautonome taxidienst van Bosch en Mercedes.¹³ In Duitsland experimenteert men met zelfrijdende auto's op testbanen bij Karlsruhe.¹⁴ Tot slot test Nissan succesvol een auto die zonder enige interventie van de chauffeur een vaste route van 230 mijl aflegt op de openbare weg in het Verenigd Koninkrijk.¹⁵

In Nederland lijkt uitsluitend de *HagaShuttle* op de openbare weg te kunnen rijden met het SAE niveau 4. Dit gaat dan wel om een zeer kort traject van circa tweehonderd meter met een snelheid van maximaal vijf kilometer per uur. De

overige projecten rijden niet op de openbare weg of behalen maximaal het SAE niveau 3.

Het SAE niveau 2 is verkrijgbaar in de meeste moderne auto's. De auto's die volledig zelfstandig kunnen rijden in files, behoren nog tot dit niveau van autonomie. Voordat het echte SAE niveau 3 en hoger bereikbaar wordt voor het grotere publiek, zal nog een technische doorbraak noodzakelijk zijn om de waarneming, de interpretatie en het voortschrijdend inzicht van de auto's te verbeteren. Desalniettemin lijkt dit slechts een kwestie van tijd en is het daarom belangrijk om nu al na te denken over een passende plek van de zelfrijdende auto binnen het wegenverkeers- en aansprakelijkheidsrecht.

2. Wegenverkeersrecht

Het wegenverkeersrecht bestaat uit het verdragenrecht en het nationale wegenverkeersrecht en omvat onder andere verkeersregels en technische voertuigvoorschriften. Het wegenverkeersrecht beoogt het wegverkeer te vergemakkelijken en de verkeersveiligheid te verhogen.

In dit hoofdstuk beoordeel ik in hoeverre het gebruik van de zelfrijdende auto toelaatbaar is onder het bestaande recht. Daartoe bespreek ik eerst het internationale wegenverkeersrecht en daarna het nationale wegenverkeersrecht. Hierbij neem ik in ogenschouw op welke wijze het recht zich ontwikkelt om de experimenten zoals bedoeld in de vorige paragraaf mogelijk te maken. In zowel het nationale als het internationaal verband, timmert de wetgever hard aan de weg naar een nieuwe juridische realiteit waarin de zelfrijdende auto een passende plek heeft.

2.1 Wegenverkeersrecht in verdragen

Veel bepalingen in het Verdrag inzake wegverkeer 1968 (hierna: Verdrag van Wenen) en het Verdrag van Genève nopens het wegverkeer 1949 (hierna: Verdrag van Genève) leggen

verplichtingen en verantwoordelijkheden op de bestuurder van een auto.¹⁶ Het Verdrag van Wenen vereist dat een motorrijtuig te allen tijde een bestuurder heeft (zie artikel 8 lid 1) en dat de bestuurder alle andere activiteiten dan rijden tot een minimum beperkt (zie artikel 8 lid 6).¹⁷ Ook vereisen zowel het Verdrag van Wenen (zie artikel 8 lid 5 en artikel 13 lid 1) als het Verdrag van Genève (zie artikel 8 lid 5) dat de bestuurder te allen tijde in staat is om het motorrijtuig in zijn macht te hebben.¹⁸ De beide verdragen stellen geen nadere eisen aan de plaats waar de bestuurder zich dient te bevinden. Het Verdrag van Wenen voorziet dus niet in een specifieke regeling voor zelfrijdende auto's of een auto met een bestuurder op afstand.¹⁹ Zolang deze bestuurder op afstand feitelijke macht kan oefenen over de auto en dit geen afbreuk doet aan het voorwerp en het doel van het verdrag zou dit volgens de letter van het Verdrag van Wenen mogelijk moeten zijn, namelijk: *'de wens het internationale wegverkeer te vergemakkelijken en de verkeersveiligheid te verhogen door het aannemen van eenvormige verkeersregels'* lijkt een dergelijke toepassing van zelfrijdende auto's daarom toelaatbaar.²⁰ Voor het uitoefenen van feitelijke macht zou naar mijn mening in beginsel voldoende zijn dat de bestuurder op afstand een autonoom systeem op ieder moment kan uitschakelen of overnemen. Zolang de menselijke bestuurder automatische systemen kan *overrulen* valt immers te betogen dat hij de feitelijke macht uitoefent over de auto. Tot en met het SAE niveau 4 voorziet de zelfrijdende auto in deze technische mogelijkheid. Ingewikkelder wordt het als de menselijke bestuurder autonome systemen of onderdelen daarvan niet *altijd* helemaal kan uitzetten of deze niet op ieder moment kan overnemen. Om in deze gevallen duidelijkheid te scheppen, onderging het verdragenrecht een eerste wijziging met betrekking tot de zelfrijdende auto. Ik licht dit hierna nader toe.

Ontwikkeling van het recht

De menselijke bestuurder die op het eerste gezicht geen feitelijke macht kan uitoefenen over de zelfrijdende auto doordat hij autonome systemen niet altijd kan uitschakelen of overnemen, voldoet toch aan het bepaalde in artikel 8 lid 5 Verdrag van Wenen zolang dit

systeem aan twee voorwaarden voldoet.²¹ Dit is opgenomen in een amendement van het Verdrag van Wenen in 2014. Allereerst moet het systeem de menselijke bestuurder helpen om de controle over zijn voertuig te behouden in gevaarlijke rijtsituaties. Ten tweede moet het systeem voldoen aan de technische voertuigeisen die internationale juridische instrumenten voorschrijven. Denk bijvoorbeeld aan het antiblokkeersysteem (ABS) dat de maximale remvertraging regelt in noodsituaties. Een systeem dat *verder* gaat dan enkel het ondersteunen van de menselijke bestuurder in een gevaarlijke situatie, voldoet niet aan deze voorwaarden. Daarnaast moet de menselijke bestuurder dit systeem nog wel op ieder moment kunnen uitschakelen of overnemen.²²

Dit is als volgt opgenomen in Verdrag van Wenen in 2014.²³

Hierbij introduceerden verdragspartijen het nieuwe artikel 8 lid 5bis:

'5bis. Voertuigsystemen die van invloed zijn op de wijze waarop voertuigen worden bestuurd, worden geacht in overeenstemming te zijn met het vijfde lid van dit artikel en met artikel 13, eerste lid, wanneer zij in overeenstemming zijn met de eisen voor constructie, montage en gebruik zoals vervat in internationale juridische instrumenten inzake wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen);

Voertuigsystemen die van invloed zijn op de wijze waarop voertuigen worden bestuurd en die niet in overeenstemming zijn met voornoemde eisen voor constructie, montage en gebruik, worden geacht in overeenstemming te zijn met het vijfde lid van dit artikel en met artikel 13, eerste lid, wanneer deze systemen door de bestuurder kunnen worden overgenomen of uitgeschakeld.'

En wijzigde artikel 39 lid 1 Verdrag van Wenen:

‘1. Elk motorvoertuig, elke aanhangwagen en elk samenstel van voertuigen in het internationale verkeer dient te voldoen aan de bepalingen van Bijlage 5 bij dit Verdrag. Bovendien dienen zij rijtechnisch in goede staat van onderhoud te verkeren. Wanneer deze voertuigen worden voorzien van systemen, onderdelen en uitrustingsstukken die in overeenstemming zijn met de eisen voor constructie, montage en gebruik conform de technische bepalingen van internationale juridische instrumenten bedoeld in artikel 8, lid 5bis, van dit Verdrag, worden zij geacht in overeenstemming te zijn met Bijlage 5.’

Op grond van dit amendement worden stap voor stap steeds meer autonome systemen toegelaten op de openbare weg. In sommige gevallen geldt op grond van in artikel 8 lid 5bis Verdrag van Wenen bedoelde ‘internationale juridische instrumenten’ zelfs een expliciete goedkeuring voor autonome systemen met een bestuurder op afstand.²⁴

Voor experimentele doeleinden voorziet het Verdrag van Wenen bovendien in de mogelijkheid om op nationaal niveau af te wijken van de technische eisen in Bijlage 5.²⁵ Dit vereenvoudigt het experimenteren met zelfrijdende auto’s op de openbare weg. De rechtvaardiging voor de mogelijkheid om af te wijken van de technische voertuigeisen, lijkt te volgen uit de beperkte aard en omvang van de experimenten en de bijdrage die de resultaten hiervan leveren aan de verkeersveiligheid op langere termijn (doel van het verdrag). Voor verkeersregels kent het Verdrag van Wenen geen vergelijkbare uitzonderingsregeling. Echter, zolang het experiment het doel en de strekking van de verkeersregels zoveel mogelijk waarborgt, zal het Verdrag van Wenen op grond van dezelfde rechtvaardigingsgrond ook op dit punt niet in de weg staan aan deze experimenten.

Op grond van het voorgaande concludeer ik dat niet alle bepalingen in het verdragenrecht een-op-een toepasbaar zijn op de auto met de bestuurder

op afstand. Dit vormt in beginsel geen belemmering voor het gebruik van zelfrijdende auto’s, zolang dit gebruik geen inbreuk oplevert op de doelstelling van het verdrag. Het verschilt van geval tot geval of het verdragsrecht de toepassing van een zelfrijdende auto toelaat. Het hangt immers af van de omstandigheden van het geval of een specifieke toepassing is te verenigen met de doelstellingen van het verdrag. In dit kader vormt overeenstemming met de eisen van artikel 8 lid 5bis Verdrag van Wenen een sterke aanwijzing voor een onder het Verdrag van Wenen toelaatbare toepassing.

Het voorgaande neemt niet weg dat het Secretariaat van de Verenigde Naties aandringt op het ontwerp van een algemene regeling voor alle gevallen van een auto met een bestuurder op afstand.²⁶ Het Global Forum on Road Traffic Safety werkt momenteel hard aan het ontwerp van een dergelijke regeling.²⁷ In dit kader heeft het Global Forum on Road Traffic Safety inmiddels overeenstemming bereikt over de tekst van een aantal nieuwe bepalingen van het Verdrag van Wenen. Deze bepalingen beogen om ook de zelfrijdende auto zonder menselijke bestuurder expliciet onder het bereik van artikel 8 lid 1 Verdrag van Wenen te brengen.²⁸

2.2 Nationaal wegenverkeersrecht

Uit de vorige paragraaf volgt dat het internationale verdragsrecht in beginsel niet in de weg staat aan het experimenteren met, of het gebruik van, zelfrijdende auto’s op de openbare weg. De vraag is of hetzelfde geldt voor het nationale wegenverkeersrecht. Het Nederlandse wegenverkeersrecht vindt zijn oorsprong in diverse verdragen en vormt hiervan een nadere uitwerking.²⁹ Het is daarom niet verwonderlijk dat ook op nationaal niveau niet alle verkeersregels en technische voertuigvoorschriften zich goed laten vertalen naar de auto met een bestuurder op afstand. Hoe de Nederlandse wetgever met dit probleem omgaat, licht ik hierna toe.

In navolging van het gewijzigde Verdrag van Wenen, introduceerde ook de wetgever

verschillende wijzigingen van wet- en regelgeving. Hiermee beoogde de wetgever de juridische belemmeringen van het experimenteren met zelfrijdende auto's weg te nemen op een manier die geen inbreuk maakt op de doelstellingen van de verschillende verkeersverdragen waaraan Nederland zich verbond.

In 2015 wijzigde de wetgever het voormalige Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten, nu Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer (BOEV).³⁰ Op grond van artikel 149a lid 2 WVV in samenhang met het nieuwe artikel 2a BOEV kan de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) een ontheffing verlenen van technische voertuigeisen, van de vereiste goedkeuring bij wijziging van de constructie van de auto, en van specifieke regels in het RVV.³¹ Op deze manier kan de RDW het testen van voertuigen met kenmerken van zelfrijdende auto's op de openbare weg toelaten via een eenvoudige procedure.

Echter, al snel bleek de regeling in het BOEV niet toereikend voor alle soorten experimenten met zelfrijdende auto's. Dit geldt in het bijzonder voor experimenten met een bestuurder op afstand. Om ook in deze situatie het doel van de bestaande regels te realiseren en de veiligheid te garanderen, is het noodzakelijk om aanvullende voorschriften of beperkingen aan de experimenten te stellen. Het is bijvoorbeeld nodig om een aanvullende voorziening te treffen om te kunnen voldoen aan de verplichting van de bestuurder om gehoor te geven aan een stopteken (artikel 5:19 lid 1 Awb). Ook de bestuurder op afstand moet dit teken kunnen waarnemen.³² De wetgever introduceerde daarom in 2019 de artikelen 149aa en 149ab.³³ Door de toevoeging van deze artikelen kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een vergunning verlenen voor proeven met zelfrijdende auto's. Aan de verlening van deze vergunningen kan de minister de noodzakelijke voorschriften en beperkingen verbinden.³⁴

Uit het voorgaande volgt dat het Nederlandse

wegenverkeersrecht nog niet voorziet in een algemene regeling waarin ook de zelfrijdende auto past. In plaats daarvan bekijkt de wetgever van geval tot geval of een experiment in de bestaande wetgeving past of dat het experiment in kwestie vereist dat de wetgever aanvullende beperkingen en voorwaarden aan het experiment stelt. Op deze manier zal steeds een scherper beeld ontstaan over de juridische pijnpunten en technische mogelijkheden van het gebruik van zelfrijdende auto's. De lessen die de wetgever trekt uit de experimenten met zelfrijdende auto's op de openbare weg, maken het op den duur mogelijk om in een structurele juridische oplossing te voorzien. De moeilijkheid lijkt hierbij met name te zitten in het samenstellen van een passend technisch eisenpakket, het herzien van de juridische kwalificatie 'bestuurder' en het wijzigen van het type verkeersregel dat dermate nauw verband houdt met de menselijke bestuurder, dat de toepassing op de zelfrijdende auto vraagt om een alternatief.³⁵

3. Civiele aansprakelijkheid voor verkeersongevallen

Een vraag van heel andere orde is wat de impact is van de zelfrijdende auto op het civiele aansprakelijkheidsrecht. In het wegenverkeersrecht laten niet alle bepalingen zich goed vertalen naar de zelfrijdende auto waardoor het soms nodig is om de wetten of verdragen te wijzigen. Het civiele recht kent dit probleem in beginsel niet omdat het veelal bestaat uit open normen. Dit neemt niet weg, dat de introductie van de zelfrijdende auto ook in het civiele aansprakelijkheidsrecht de nodige vragen oproept.

Het civiele verkeersaansprakelijkheidsrecht onderscheidt gemotoriseerde en ongemotoriseerde verkeersdeelnemers. Ongemotoriseerde verkeersdeelnemers die slachtoffer worden van een verkeersongeval zijn goed beschermd door artikel 185 WVV. De eigenaar of houder, ook van een zelfrijdende auto, is aansprakelijk voor de gevolgen van verkeersongevallen behoudens overmacht. Gemotoriseerde verkeersdeelnemers die

slachtoffer worden van een verkeersongeval moeten terugvallen op artikelen 6:173, 6:185 en 6:162 BW. Bij deze artikelen rust de bewijslast in beginsel op het slachtoffer van het verkeersongeval, al komt de wetgever hem hierin bij de risicoaansprakelijkheid van 6:173 BW tot op zekere hoogte tegemoet.

Voor de toepassing van al deze artikelen is het van wezenlijk belang dat de menselijke invloed op verkeersongevallen vanaf het SAE niveau 3 steeds verder afneemt, totdat de menselijke bestuurder bij het SAE niveau 5 helemaal geen invloed meer kan uitoefenen op de verkeersdeelname. Zo is artikel 6:162 BW een schuld aansprakelijkheid waarbij de toerekening van een fout van de zelfrijdende auto aan de menselijke bestuurder niet altijd in de rede ligt. Het is voorstelbaar dat de risicoaansprakelijkheden in de artikelen 6:173 BW en 6:185 BW hierdoor meer op de voorgrond treden bij verkeersongevallen met zelfrijdende auto's. Verder kan de bezitter of houder van een zelfrijdende auto zich misschien eerder beroepen op overmacht zoals bedoeld in artikel 185 WvW, als hij geen enkele invloed heeft op het rijgedrag van de auto.

In dit hoofdstuk onderzoek ik welke consequenties het recht verbindt aan de verkeersfouten die de zelfrijdende auto maakt. Hiertoe bespreek ik op welke wijze de invulling van open normen bij verkeersongevallen veroorzaakt door zelfrijdende auto's afwijkt van de klassieke situatie.

3.1 Aansprakelijkheid van de bezitter van het voertuig op grond van artikel 6:173 BW

Op de bezitter of houder van een motorrijtuig rust een risicoaansprakelijkheid voor de schade die is te wijten aan een gebrek in het motorrijtuig op grond van artikel 6:173 BW.³⁶ Een risicoaansprakelijkheid kent begrenzingen en is geen 'garantienorm'.³⁷ De grenzen volgen min of meer uit de bepaling zelf. Allereerst is een zaak pas gebrekkig als deze niet voldoet aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden aan de zaak mag stellen en dit een bijzonder gevaar

oplevert voor personen en zaken. Daardoor kwalificeert niet iedere gevaarlijke of onveilige zaak zonder meer als gebrekkig, maar is bepalend de onveiligheid die men in de gegeven omstandigheden niet behoefde te verwachten.³⁸ Sinds het *Wilnis*-arrest en het *Paalrot*-arrest vult de rechter deze norm mede in door toepassing van kelderluikfactoren zoals de voorzienbaarheid van het gevaar, de kans op schade en de redelijkerwijs noodzakelijk te nemen veiligheidsmaatregelen.³⁹ Ten tweede is een zaak pas gebrekkig als objectief gezien bekend is dat het gebrek een bijzonder gevaar oplevert.⁴⁰ Hierbij is van belang dat de kring van personen waartoe de aansprakelijke partij behoort dit gevaar kent. De aansprakelijke partij zelf hoeft dit gevaar niet te kennen.⁴¹ In het geval dat het bijzondere gevaar naar objectieve maatstaven voor niemand kenbaar is, dan komt dit risico 'in het algemeen' niet voor risico van de eigenaar of bezitter.⁴² In dit kader wijs ik ook op de gelijkenis van deze risicoverdeling met het *ontwikkelingsrisicoverweer* op grond van artikel 6:185 lid 1 onder e BW bij de productaansprakelijkheid.⁴³ Tot slot is de aansprakelijkheid op grond van artikel 6:173 BW uitgesloten als de artikelen over productaansprakelijkheid van toepassing zijn (zie artikel 6:173 lid 2 BW).

Uit het voorgaande volgt dat de gerechtvaardigde veiligheidsverwachting centraal staat bij de beoordeling van de aansprakelijkheid van de bezitter op grond van artikel 6:173 BW. Deze open norm laat de rechter ruimte om de aansprakelijkheid van de bezitter te begrenzen. Zo kan de rechter een balans zoeken tussen innovatie en slachtofferbescherming door rekening te houden met de specifieke kenmerken van een zelfrijdende auto.⁴⁴ Sinds het *Wilnis*- en het *Paalrot*-arrest kan de rechter de kwalitatieve aansprakelijkheid voor gebrekkige zaken ook begrenzen door de kelderluikfactoren toe te passen.⁴⁵ Bij zelfrijdende auto's kan de rechter bijvoorbeeld rekening houden met de omstandigheid dat het technisch niet mogelijk is om (meer) veiligheidsmaatregelen te treffen, of met de omstandigheid dat slechts een zeer kleine kans bestaat dat de zelfrijdende auto 'fouten' maakt als gevolg van technische tekortkomingen.⁴⁶ Op grond van het voorgaande

kan de rechter in een concreet geval oordelen dat een zelfrijdende auto de veiligheid biedt die men daarvan mag verwachten *ondanks* een voorkomende technische tekortkoming. De aansprakelijkheid van de bezitter van een zelfrijdende auto zou op deze grond kunnen stranden.

Hier staat tegenover dat de Hoge Raad in het *Wilnis*-arrest de bestemming, de aard en de waarborgfunctie van de zaak in kwestie aanwijst als zwaarwegende factoren waardoor minder gewicht toekomt aan andere factoren. Ik denk dat vergelijkbare zwaarwegende factoren kunnen meewegen in de beoordeling van de gebrekkigheid van de zelfrijdende auto.⁴⁷ Hierdoor is onzeker of bijvoorbeeld een zeer kleine foutmarge, voldoende gewicht in de schaal legt om de aansprakelijkheid van de bezitter van de zelfrijdende auto in een concreet geval te beperken.

De aansprakelijkheid van de bezitter zou ook kunnen stranden door bewijsrechtelijke perikelen. De stelplicht en bewijslast voor de feiten en omstandigheden die ten grondslag liggen aan de gebrekkigheid van een zaak rusten in beginsel op het verkeersslachtoffer.⁴⁸ De schadeoorzaak is niet altijd gemakkelijk aan te tonen bij een technische complexe zaak zoals een zelfrijdende auto. Als de schadeoorzaak onduidelijk is, dan is ook onzeker of de zaak onder de gegeven omstandigheden de veiligheid ontbeert die men ervan mocht verwachten. De rechter kan dan beoordelen hoe groot de kans is dat deze schade zou ontstaan of in hoeverre de bezitter aanvullende veiligheidsmaatregelen had moeten treffen. Onder omstandigheden kan de rechter het slachtoffer in deze gevallen tegemoetkomen door het gebrek af te leiden uit de schade.⁴⁹ Dit geldt in het bijzonder voor elektrische apparaten.⁵⁰ Zo meen ik dat evident sprake is van een gebrek in het geval dat een zelfrijdende auto een verkeersregel negeert of de remmen niet kan bedienen door een technische storing. De achterliggende technische oorzaak is hierbij minder relevant. Echter, ook in deze gevallen is artikel 6:173 BW geen garantienorm, de rechter moet dit vermoeden daarom terughoudend

toepassen.⁵¹

Als eenmaal vaststaat dat een motorrijtuig gebrekkig is, dan kan de bezitter ervan zich alleen van zijn aansprakelijkheid vrijpleiten, als de artikelen over productaansprakelijkheid van toepassing zijn, als het causaal verband ontbreekt tussen het gebrek en de schadeveroorzakende gebeurtenis, of als de bezitter aannemelijk kan maken dat zijn aansprakelijkheid op grond van afdeling 6.3.1 zou ontbreken (schuldaansprakelijkheid) als hij het gevaar zou kennen toen dit ontstond.⁵²

Ik concludeer dat het slachtoffer van een verkeersongeval veroorzaakt door een zelfrijdende auto zich niet altijd succesvol kan beroepen op artikel 6:173 BW. Niet ieder gevaar of onveiligheid valt binnen het bereik van dit artikel. Ook is de oorzaak van het verkeersongeval niet altijd duidelijk, waardoor de gebrekkigheid van de zelfrijdende auto zich moeilijk laat beoordelen. De rechter heeft in dit laatste geval een beperkte mogelijkheid om het slachtoffer met een bewijsvermoeden te hulp te schieten. De volgende vraag is het slachtoffer van een verkeersongeval zich *wel* succesvol kan beroepen op een andere aansprakelijkheidsgrond.

3.2 Aansprakelijkheid van de producent van het voertuig op grond van artikel 6:185 BW

Op grond van artikel 6:185 BW rust op de producent een risicoaansprakelijkheid voor de schade aan personen en zaken die te wijten is aan een gebrek in zijn product. Het doel van de productaansprakelijkheidsregeling in afdeling 6.3.3 BW is om consumenten te beschermen tegen schade als gevolg van gebrekkige producten. Deze regeling vindt haar grondslag in de implementatie van de Europese Richtlijn voor productaansprakelijkheid.⁵³ Een product is gebrekkig als het niet de veiligheid biedt die men daarvan mag verwachten (artikel 6:186 BW).

De invulling van een gebrek in de zin van artikel 6:186 BW komt grotendeels overeen met de invulling van een gebrek in de zin van artikel

6:173 BW. Daarmee kent de aansprakelijkheid van de producent met artikel 6:173 vergelijkbare grenzen. Ook spelen bij de beoordeling min of meer dezelfde algemene omstandigheden een rol. Denk hierbij aan omstandigheden zoals de ernst van het gevaar, de waarschijnlijkheid dat het gevaar zich verwezenlijkt, bestaat een beter alternatief, de kenbaarheid van het gevaar bij de gebruiker van het product, de gevaarlijkheid van product en de aard van het product.⁵⁴ Daarnaast rust op de producent de zorgplicht om een veilig product te ontwerpen waarbij de wet bijzonder belang toekent aan de presentatie van het product (waarschuwingen en instructies), het redelijkerwijs te verwachten gebruik van het product (anticiperen op gebruikers die niet de gewenste voorzichtigheid in acht nemen) en het tijdstip waarop het product in het verkeer is gebracht (is het gebrek pas later ontstaan door bijvoorbeeld slijtage, welke veiligheidsnormen waren van toepassing en was het product *state-of-the-art* of bestonden veiligere alternatieven).⁵⁵

Aansprakelijkheid voor een gebrek kan volgen uit een productiefout (zoals een verkeerde montage), een instructiefout (zoals een onvoldoende duidelijke waarschuwing voor de gevaren van het gebruik van het product), of een ontwerpfout (het ontwerp van het product veroorzaakt op zichzelf kenbaar risico of staat de goede werking in de weg).⁵⁶

Echter, zoals ook bij zaken het geval is, volgt uit het voorgaande dat niet ieder gevaarlijk of onveilig product gebrekkig is. Allereerst kan de rechter de aansprakelijkheid van de producent op dezelfde wijze begrenzen als bij de toepassing van artikel 6:173 BW door rekening te houden met de specifieke kenmerken van de zelfrijdende auto, de omstandigheid dat het technisch of financieel redelijkerwijze niet mogelijk is om (meer) veiligheidsmaatregelen te treffen, of de omstandigheid dat in voorkomend geval slechts een zeer kleine kans bestaat dat de zelfrijdende auto een verkeersongeval veroorzaakt. Hierbij komt in het kader van productaansprakelijkheid bijzonder belang toe aan de omstandigheden in artikel 6:186 lid 1 BW. De producent doet er daarom verstandig aan om de

veiligheidsverwachting van de gebruikers van zijn producten te temperen met adequate gebruikersinstructies en waarschuwingen, om voldoende gebruikersrestricties in te bouwen teneinde onzorgvuldig gedrag van gebruikers te voorkomen en om zijn ontwerp *ten minste* in overeenstemming te brengen met de geldende veiligheidsnormen op het moment dat hij zijn product in het verkeer brengt. Deze omstandigheden hebben een relatief grote invloed op de gerechtvaardigde veiligheidsverwachting en kunnen het verschil maken tussen een 'gevaarlijk' product en een gebrekkig product.⁵⁷

Daar staat tegenover dat de slachtofferbescherming ten grondslag ligt aan de productaansprakelijkheidsregeling, waardoor verschillende auteurs benadrukken dat het niet redelijk lijkt om slachtoffers te laten zitten met schade door fouten van de zelfrijdende auto die een menselijke bestuurder *niet* zou hebben gemaakt.⁵⁸ De normering van de aansprakelijkheid voor een gebrekkig product blijft daardoor onzeker. Ik verwacht dat de experimenten met zelfrijdende auto's hier de komende jaren meer richting aan zullen geven.⁵⁹

Ten tweede is een product niet gebrekkig, als een gevaar inherent is aan het normale gebruik van het product en dit gevaar voor het grote publiek bekend is. Denk hierbij aan de schadelijke gevolgen van het gebruik van alcohol of sigaretten. Een product is ook niet gebrekkig als een zeker risico op schade naar maatschappelijke opvattingen opweegt tegen de voordelen van het gebruik van het product. Zo zijn bepaalde medicijnen met schadelijke bijwerkingen niet gebrekkig in de zin van artikel 6:186 BW. De hiervoor bedoelde voorbeelden typeren ook wel als 'systemische schade'.⁶⁰

Het is voorstelbaar dat de risico's verbonden aan het gebruik van een zelfrijdende auto op enig moment nog maar zo klein zijn, dat deze niet meer opwegen tegen de voordelen van de zelfrijdende auto en typeren als systemische schade. Het is immers nog altijd de verwachting dat de opkomst van de zelfrijdende auto de

verkeersveiligheid in de hand werkt.⁶¹ Ik denk wel dat het dan moet gaan om een hele kleine foutmarge. Anders dan bij alcohol en tabak, staat namelijk niet alleen de gebruiker van de zelfrijdende auto bloot aan deze gevaren maar ook 'het toevallige slachtoffer.' In de vergelijking met medicijnen geldt de omgekeerde situatie. Het slachtoffer profiteert niet van de voordelen van de zelfrijdende auto maar staat wel bloot aan de schadelijke gevolgen van het gebruik hiervan.

Als eenmaal vaststaat dat een zelfrijdende auto gebrekkig is in de zin van artikel 6:186 BW, dan lijkt de producent op grond van artikel 6:185 BW te beschikken over relatief veel mogelijkheden om zich vrij te pleiten van zijn aansprakelijkheid ten opzichte van de bezitter van een gebrekkige zaak. Bovendien beschikt de producent doorgaans over de vereiste deskundigheid en financiële middelen om zich adequaat te verweren in een juridische procedure.

Ik concludeer dat het slachtoffer zijn schade ook niet altijd zal kunnen verhalen op de producent. Echter, de normering van de aansprakelijkheid voor gebrekkige producten blijft onzeker. In dit kader is een complicerende factor, dat het niet redelijk lijkt om schade voor rekening van het toevallige slachtoffer te laten die wel zou zijn vergoed als een menselijke bestuurder het ongeval veroorzaakt. Ik verwacht dat de experimenten met zelfrijdende auto's de komende jaren meer richting zullen geven aan de invulling van deze norm.

3.3 Aansprakelijkheid van de eigenaar of houder van het voertuig op grond van artikel 185 WVV

Het ongemotoriseerde verkeersslachtoffer van een ongeval met een zelfrijdende auto zal zich proberen te beroepen op het bijzondere aansprakelijkheidsregime van artikel 185 WVV voordat hij zijn toevlucht zoekt in andere aansprakelijkheidsgronden. Dit artikel regelt de aansprakelijkheid voor verkeersongevallen op de openbare weg, waarbij een motorrijtuig schade toebrengt aan niet door dat motorrijtuig

vervoerde personen of zaken. De eigenaar of houder van het motorrijtuig is verplicht om deze schade te vergoeden tenzij aannemelijk is dat het ongeval te wijten is aan overmacht.⁶² Artikel 185 WVV legt een verzwaarde aansprakelijkheid op bezitters en houders van een motorrijtuig en strekt tot de bescherming van de zwakkere verkeersdeelnemer zoals voetgangers en fietsers. De belangrijkste gedachte hierachter is, dat degene die door het gebruik van een motorrijtuig de gevaren verbonden aan het verkeer in aanzienlijke mate verhoogt (*Betriebsgefahr*), ook het risico hiervan moet dragen.⁶³ In deze paragraaf onderzoek ik welke rol het overmachtsverweer inneemt bij het verkeersongeval dat de zelfrijdende auto veroorzaakt.

Op basis van vaste rechtspraak van de Hoge Raad is sprake van overmacht als de eigenaar, houder of degene voor wie zij aansprakelijk zijn, rechtens geen enkel verwijt kan worden gemaakt. Dit is een zeer strenge norm. Zo is de bestuurder van een auto alleen niet aansprakelijk voor de gevolgen van een verkeersongeval als de situatie beantwoordt aan de volgende twee omstandigheden. Allereerst zijn de gedragingen van anderen zo onwaarschijnlijk, dat de bestuurder hiermee in redelijkheid geen rekening hoefde te houden. Ten tweede mag de bestuurder zelf geen fout maken die bijdraagt aan het ontstaan van het ongeval.⁶⁴

Zo oordeelde het Gerechtshof Amsterdam dat in een bocht met slecht zicht, de schrikreactie van een tegemoetkomende fietser die volgt uit eigen verkeersfouten, niet zodanig onwaarschijnlijk is dat de automobilist daarmee geen rekening hoeft te houden.⁶⁵ Daar staat tegenover het voldoende anticiperen op fouten van andere verkeersdeelnemers maar desondanks het verkeersongeval niet kunnen afwenden soms wel een beroep op overmacht rechtvaardigt.⁶⁶

In deze laatste omstandigheid voorzie ik dat deze overmachtsbepaling een grotere rol zal gaan spelen bij verkeersongevallen veroorzaakt door zelfrijdende auto's. Anders dan de menselijke

bestuurder, zal een zelfrijdende auto zodra hij bepaalde omstandigheden registreert, direct en onvoorwaardelijk zijn rijgedrag aanpassen terwijl een beroep op overmacht van een menselijke bestuurder juist vaak op deze omstandigheden strandt. Denk hierbij aan het veel voorkomende geval waarin een bestuurder een bocht tegemoet rijdt met weinig zicht. Een zelfrijdende auto zal in deze situatie altijd zoveel mogelijk rechts rijden en zijn snelheid minderen terwijl een menselijke bestuurder dit vaak nalaat. Bovendien zou de registratie van dit aangepaste rijgedrag in een black box van het voertuig de gevallen elimineren waarin slachtoffers het voordeel van de twijfel krijgen bij gebrek aan voorhanden bewijzen.

Een ander aspect dat een belangrijke rol speelt bij een beroep op overmacht, is de vraag of het verkeersongeval is veroorzaakt doordat een defect kleeft aan de auto. De Hoge Raad oordeelde dat de bestuurder in dit geval geen beroep toekomt op overmacht. Zelfs al treft hem geen verwijt en treedt het gebrek plots op.⁶⁷ Artikel 185 WVV strekt immers primair tot de bescherming van slachtoffers tegen de gevaar verhogende eigenschappen van de auto en dit rechtvaardigt een ruime invulling van overmacht waarbij schuld geen rol speelt. Zo levert een plotseling optredend remdefect een overmacht op. En kan de eigenaar in dit geval zijn uitvlucht niet zoeken in een onvoldoende 'afleverbeurt' van een garagebedrijf kort voor het ongeval. Volgens het Gerechtshof Arnhem kwalificeert het garagebedrijf in dit voorbeeld niet als 'iemand voor wie onderscheidenlijk de eigenaar of de houder niet aansprakelijk is' (artikel 185 lid 1 WVV).⁶⁸

Het voorgaande geldt in beginsel ook voor gebreken aan zelfrijdende auto's.⁶⁹ Een interessante vraag die in dit kader opkomt, is of de kwalificatie van een gebrek zoals bedoeld in het arrest-*Torenbout*, vergelijkbare grenzen kent als de kwalificatie van een gebrek in de artikelen 6:173 en 6:186 BW.⁷⁰ Zoals uiteengezet in de bespreking van deze artikelen hiervoor, kwalificeert immers niet iedere eigenschap van een zaak die leidt tot schade als een gebrek. In de rechtspraak over overmachtsvraagstukken lijkt de

kwalificatie van een gebrek van onderschikt belang. Daardoor is de invulling van het begrip gebrek niet direct duidelijk. Het is voorstelbaar dat de eigenaar van de zelfrijdende auto die door een technisch mankement een verkeersongeval veroorzaakt, daarom aansluiting zal proberen te zoeken bij de kwalificatie van een gebrek in de artikelen 6:173, 6:174 en 6:186 BW teneinde een beroep op overmacht te rechtvaardigen. Echter, vanuit de beschermingsgedachte van artikel 185 WVV, lijkt deze afbakening van het begrip gebrek niet op zijn plaats. Bovendien meen ik dat in die zin dit overmachtsleerstuk uiteindelijk niet zal uitmaken of een nu wel of niet sprake is van een gebrek zoals bedoeld in de artikelen 6:173, 6:174 of 6:186 BW. Daar waar een technisch mankement niet kwalificeert als een gebrek, heeft nog steeds een omstandigheid aan de zijde van de zelfrijdende auto geleid tot het ongeval en is geen sprake van 'rechtens geen enkel verwijt'.

Tot slot kan de bezitter of houder van een auto *wel* een beroep op overmacht doen als hij alles deed om de diefstal van zijn auto te voorkomen, waarna een dief de auto toch steelt en hiermee schade veroorzaakt.⁷¹ Op grond van het voorgaande zou de bezitter van een zelfrijdende auto mogelijk een beroep op overmacht toekomen als een hacker schade veroorzaakt met de auto. Bijvoorbeeld in het geval dat de (beveiligings)software *up-to-date* was en de bestuurder niets anders kon doen om de hack te voorkomen.

Het voorgaande samengevat zal een bezitter van een zelfrijdende auto die een verkeersongeval veroorzaakt, zich naar verwachting vaker proberen te beroepen op overmacht. Hoewel dit verweer kansrijker is dan bij de klassieke gebrekkige auto, denk ik niet dat dit voldoende is voor een significant ruimere toekenning van dit verweer.

3.4 Aansprakelijkheid van de bestuurder van een voertuig op grond van artikel 6:162 BW

Als een verkeersslachtoffer er niet in slaagt om zijn schade te verhalen op grond van de artikelen

6:173 BW of 185 WVV dan resteert artikel 6:162 BW als *last resort*. Bij de aansprakelijkheid op grond van onrechtmatige daad staat het handelen van de bestuurder centraal. En juist dit handelen verdwijnt steeds verder naar de achtergrond bij de opkomst van de zelfrijdende auto.

De onrechtmatige daad is een schuldaansprakelijkheid. Bij de afwezigheid van schuld, is de 'dader' op grond van artikel 6:162 lid 3 BW alleen aansprakelijk als de fout krachtens de wet of de verkeersopvatting voor zijn rekening komt. Indien dus niet de bestuurder zelf, maar de zelfrijdende auto een fout maakt, dan is deze fout niet te wijten aan de schuld van de bestuurder en kan deze eventueel alleen naar in het verkeer geldende opvattingen worden toegerekend.

In de Toelichting Meijers op artikel 6:162 lid 3 BW staan enkele voorbeelden voor de toerekening naar verkeersopvatting. Bijvoorbeeld de fout die een onervaren automobilist maakt die een ervaren automobilist had vermeden. Het gaat dan om het abstraheren van individuele eigenschappen en omstandigheden.⁷² Op deze wijze valt te betogen dat een fout die een zelfrijdende auto maakt, krachtens verkeersopvatting voor rekening komt van de menselijke bestuurder, indien deze bestuurder dezelfde fout niet had gemaakt als hij achter het stuur zat. Aan de andere kant, zou artikel 6:162 BW op deze manier bijna resulteren in een risicoaansprakelijkheid voor zelfrijdende auto's. Dit lijkt op grond van de Toelichting Meijers niet de bedoeling van artikel 6:162 BW. Bovendien zoekt de wetgever de oplossing voor het niet kunnen verhalen van schades veroorzaakt door een gebrekkige zaak in de risicoaansprakelijkheid van artikel 6:173 BW.⁷³

4. Conclusie

In deze bijdrage onderzocht ik in hoeverre het gebruik van de zelfrijdende auto toelaatbaar is onder het bestaande recht en welke consequenties het aansprakelijkheidsrecht verbindt aan de verkeersfouten van de zelfrijdende auto.

In dit kader is van belang dat verschillende gradaties van zelfrijdende auto's bestaan. Het SAE niveau 3 betreft een omslagpunt van de kans op *human error* naar de kans op verkeersfouten van de zelfrijdende auto. Voordat dit SAE niveau 3 en hoger bereikbaar wordt voor het grotere publiek, is een technische doorbraak noodzakelijk om de waarneming, de interpretatie en het voortschrijdend inzicht van de auto's te verbeteren. De zelfrijdende auto heeft de volgende invloed op het wegenverkeersrecht en het civiele aansprakelijkheidsrecht.

Het wegenverkeersrecht bestaat uit verdragenrecht en het nationale wegenverkeersrecht en beoogt het wegverkeer te vergemakkelijken en de verkeersveiligheid te verhogen. Dit recht ontwikkelde zich al flink om het experimenteren met zelfrijdende auto's te faciliteren. De problemen waar de wetgever voor staat liggen met name in de vertaalslag van verkeersregels en technische voorschriften naar de auto met een bestuurder op afstand. Op internationaal niveau zoeken verdragspartijen actief naar een wijze waarop de zelfrijdende auto in zijn algemeenheid valt in te passen in het recht. Op nationaal niveau zoekt de wetgever de oplossing vooralsnog in maatwerk.

Het civiele aansprakelijkheidsrecht bestaat veelal uit open normen die in beginsel ook toepassing vinden op zelfrijdende auto's. Ik signaleer dat in zijn algemeenheid geldt dat het slachtoffer van een verkeersongeval veroorzaakt door een zelfrijdende auto aanloopt tegen bewijsproblemen. Hierdoor kan het zo zijn, dat hij zijn schade niet altijd kan verhalen, terwijl dit hem wel zou lukken als dezelfde fout was gemaakt door een menselijke bestuurder.

Daarnaast geldt voor iedere aansprakelijkheidsgrond afzonderlijk het volgende. Het slachtoffer dat zich beroept op artikel 6:173 BW zal er niet altijd in slagen om de bezitter van de auto aansprakelijk te stellen omdat niet zomaar ieder technisch mankement valt binnen het bereik van dit artikel. Het slachtoffer dat zich beroept op artikel 6:185 BW

loopt aan tegen vergelijkbare problemen. Daar komt bij dat de producent beschikt over de vereiste deskundigheid en financiële middelen om zich adequaat te verweren in een juridische procedure én zich kan beroepen op een ruim arsenaal van bevrijdende verweren. Het slachtoffer dat zich beroept op artikel 185 WvW krijgt mogelijk vaker een overmachtsverweer tegengeworpen. Hoewel dit verweer kansrijker is dan bij de klassieke gebrekkige auto, zal dit naar verwachting niet leiden tot een significant ruimere toekenning van dit verweer. Tot slot zal het slachtoffer dat zich beroept op artikel 6:162 BW zijn schade meestal niet kunnen verhalen op de menselijke bestuurder of bezitter van de auto omdat deze geen invloed heeft op het rijgedrag van de auto. Daarom ontbreekt veelal schuld aan het ontstaan van de schade en de wetgever lijkt niet voor ogen te hebben dat toerekening van deze fout krachtens verkeersopvattingen voor rekening komt van de bestuurder of bezitter van de auto.

Noten

¹ Europees Parlement, 'Zelfrijdende auto's in de EU: sciencefiction wordt werkelijkheid', 29 januari 2019
<<https://www.europarl.europa.eu/news/nl/headlines/economy/20190110STO23102/zelfrijdende-auto-s-in-de-eu-sciencefiction-wordt-werkelijkheid>> geraadpleegd op 16 januari 2021.

² IEEE Spectrum, 'Surprise! 2020 Is Not the Year for Self-Driving Cars', 22 april 2020 geraadpleegd op 16 januari 2021.

³ SAE International, 'Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles', 15 juni 2018, <www.sae.org/standards/content/j3016_201806> geraadpleegd op 2 januari 2021.

⁴ Europees Parlement, 'Statistieken van aantal verkeersdoden in de EU (infografiek)', 15 april 2019, <www.europarl.europa.eu/news/nl/headlines/society/20190410STO36615/aantal-verkeersdoden-in-de-eu-infografiek> geraadpleegd op 16 januari 2021.

⁵ Europees Parlement, 'Zelfrijdende auto's in de

EU: sciencefiction wordt werkelijkheid', 29 januari 2019

<<https://www.europarl.europa.eu/news/nl/headlines/economy/20190110STO23102/zelfrijdende-auto-s-in-de-eu-sciencefiction-wordt-werkelijkheid>> geraadpleegd op 16 januari 2021.

⁶ IEEE Spectrum, 'Surprise! 2020 Is Not the Year for Self-Driving Cars', 22 april 2020
<<https://spectrum.ieee.org/transportation/self-driving/surprise-2020-is-not-the-year-for-selfdriving-cars>> geraadpleegd op 16 januari 2021.

⁷ <www.tudelft.nl/en/ceg/research/stories-of-science/wepod> geraadpleegd op 16 januari 2021. De WEPods zijn gedurende een korte periode getest op de openbare weg in Ede waar enkele maatregelen waren genomen om het experiment mogelijk te maken

⁸ <www.2getthere.eu/category/timeline/rivium> geraadpleegd op 16 januari 2021.

⁹ <www.thefuturemobility.network/haga-shuttle> geraadpleegd op 16 januari 2021.

¹⁰ Bij *platooning* staan diverse voertuigen elektronisch met elkaar in verbinding en bepaalt het voorste voertuig de snelheid en de route. De andere voertuigen volgen het voorste voertuig dan geheel zelfstandig. Zie TNO, 'Experience Week Connected Transport: met 250 trucks op weg naar innovatie in de logistieke keten', 1 oktober 2018
<www.tno.nl/nl/over-tno/nieuws/2018/10/experience-week-connected-transport-met-250-trucks-op-weg-naar-innovatie-in-de-logistieke-keten> geraadpleegd op 16 januari 2021.

¹¹ TNO, 'Praktijkproef N205 brengt resultaat coöperatief automatisch rijden in beeld', 10 september 2018
<www.tno.nl/nl/over-tno/nieuws/2018/9/praktijkproef-n205-brengt-resultaat-cooperatief-automatisch-rijden-in-beeld> geraadpleegd op 16 januari 2021 .

¹² <waymo.com/waymo-one> geraadpleegd op 16 januari 2021. Sinds 8 oktober 2020 zet Waymo ook enkele volledig autonoom rijdende taxi's in, zie <<https://blog.waymo.com/2020/10/waymo-is-opening-its-fully-driverless.html>> geraadpleegd op 16 januari 2021.

¹³ <www.daimler.com/innovation/case/autonomous/pilot-city-san-jose.html> geraadpleegd op 16 januari 2021.

¹⁴ Landesregierung Baden-Württemberg, 'Testfeld Autonomes Fahren eröffnet', 3 mei 2018 <www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/testfeld-autonomes-fahren-baden-wuerttemberg-eroeffnet-1> geraadpleegd op 16 januari 2021.

¹⁵ Rijksoverheid Verenigd Koninkrijk, 'Humandrive: vehicle completes 230 mile, self-navigated drive across the UK', 4 september 2020 <www.gov.uk/government/case-studies/humandrive-vehicle-completes-230-mile-self-navigated-drive-across-the-uk> geraadpleegd op 16 januari 2021. Onduidelijk is wat het SAE niveau is van deze test. Gelet op de vaste route lijkt het SAE niveau 5 uitgesloten. In de test houdt de menselijke bestuurder zijn handen dicht bij het stuur. Dit zou kunnen duiden op een technische beperking, namelijk de afwezigheid van de eigen fail safe van de auto (SAE niveau 3) of op een juridische beperking, namelijk het niet mogen rijden zonder menselijke bestuurder (SAE niveau 4). Hoe dan ook is het een opmerkelijke prestatie.

¹⁶ Het Verdrag van Wenen definieert bestuurder in art. 1 sub (v) als volgt: *'degene die een motorvoertuig of enig ander voertuig bestuurt (met inbegrip van een fiets) of die vee, hetzij enkele dieren hetzij in kudden, of trek-, last- of rijdieren op de weg onder zijn hoede heeft.'* Het Verdrag van Genève definieert bestuurder in art. 4 als volgt: *'ieder, die een voertuig, waaronder mede te verstaan een rijwiel, bestuurt, een trekdier, een lastdier, een rijdier of een kudde dieren langs een weg geleidt, dan wel feitelijk de macht daarover heeft.'*

¹⁷ Art. 8 lid 1 Verdrag van Wenen: *'Elk rijdend voertuig of elk rijdend samenstel van voertuigen dient een bestuurder te hebben.'* Art. 8 lid 6 Verdrag van Wenen: *'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.'

¹⁸ Art. 8 lid 5 Verdrag van Wenen: *'Elke bestuurder dient te allen tijde in staat te zijn om zijn voertuig in zijn macht te hebben of zijn dieren te geleiden.'* Art. 13 lid 1 Verdrag van Wenen: *'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.'*

Art. 8 lid 5 Verdrag van Genève: *'Bestuurders moeten te allen tijde hun voertuigen of hun dieren in hun macht hebben. Bij het naderen van andere weggebruikers moeten zij de voor derzelve veiligheid vereiste voorzorgen in acht nemen.'*

¹⁹ Report of the seventy-fifth session of the Working Party on Road Traffic Safety, p. 5 onder 14: *'The secretariat made a presentation (based on Informal document No.1) which described its understanding of the scope and application of the 1968 Convention on Road Traffic, i.e. the Convention applies to all driving situations except situations where the vehicle is moved by vehicle systems without any role of the driver (fully automated vehicles). In the secretariat's opinion, a situation in which the vehicle is operated by the driver from the outside of the vehicle is also out of the scope of the Convention.'*

²⁰ Art. 31 Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht 1969 (Trb. 1985, 79).

²¹ Report of the sixty-eighth session of the Working Party on Road Traffic Safety (24-26 maart 2014), p. 11 onder punt 5.

²² Report of the sixty-eighth session of the Working Party on Road Traffic Safety (24-26

maart 2014), p. 11 onder punt 6.

²³ Deze wijziging is in werking getreden in Nederland op 23 maart 2016 (*Trb.* 2016, 33).

²⁴ Bijvoorbeeld Remote Controlled Parking, zie Report of the seventy-fifth session of the Working Party on Road Traffic Safety (19-22 September 2017), p. 4 onder punt 20: *'On the issue of Remote Control Parking (RCP), the Chair of the Informal Group of Experts on Automated Driving (IGEAD) informed about the Group's discussions (Informal document No.5) which considered the conformity of RCP with the 1949 and 1968 Conventions.'* VN-Reglement 79.02 Annex bij Overeenkomst betreffende de vaststelling van geharmoniseerde technische reglementen van de Verenigde Naties voor voertuigen op wielen en voor uitrustingsstukken en onderdelen die daarop kunnen worden gemonteerd en/of gebruikt, en betreffende de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen die krachtens die reglementen van de Verenigde Naties zijn verleend 1958 (Overeenkomst van 1958; *Trb.* 1996, 151).

²⁵ Verdrag van Wenen, Bijlage 5: *'60. Voor hun eigen grondgebied kunnen de Verdragsluitende Partijen uitzonderingen toestaan op de bepalingen van deze Bijlage met betrekking tot: [...] (c) voertuigen die worden gebruikt voor experimentele doeleinden ten einde de vooruitgang van de techniek bij te houden en de veiligheid op de weg te bevorderen.'*

²⁶ Report of the seventy-fifth session of the Working Party on Road Traffic Safety, p. 4 onder punt 20: *'In contrast, the secretariat pointed out the need to elaborate a holistic approach to all situations when a driver operates the vehicle from the outside (Informal document No.1).'*

²⁷ De meest recente versie die kan worden geraadpleegd is ECE/TRANS/WP.1/2019/2 (werkdokument 79^e vergadering) <www.unece.org/trans/roadsafe/wp12020.html> geraadpleegd op 28 oktober 2020.

²⁸ Report of the eighty-first session of the Working Party on Road Traffic Safety (21-25 september 2020), p. 8, Annex. Het gaat om twee nieuwe definities in art. 1: *'ARTICLE 1; Definitions; (ab) "Automated driving system" refers to a vehicle*

system that uses both hardware and software to exercise dynamic control of a vehicle on a sustained basis.; (ac) "Dynamic control" refers to carrying out all the real-time operational and tactical functions required to move the vehicle. These functions include controlling the vehicle's lateral and longitudinal motion, monitoring the road, responding to events in road traffic, and planning and signalling for manoeuvres.' En het nieuwe art. 34bis: *'ARTICLE 34bis; Automated driving; The requirement that every moving vehicle or combination of vehicles shall have a driver is deemed to be satisfied while the vehicle is using an automated driving system which complies with: (a) domestic technical regulations, and any applicable international legal instrument, concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles, and; (b) domestic legislation governing operation.; The effect of this article is limited to the territory of the contracting party where the relevant domestic technical regulations and legislation governing operation apply.'*

²⁹ Het Verdrag van Wenen is voor Nederland in 2008 in werking getreden (*Trb.* 2008/76). Het Verdrag van Genève is voor Nederland in 1952 in werking getreden (*Trb.* 1952/146). Alle verdragspartijen zijn verplicht om hun nationale wetgeving in hoofdzaak in overeenstemming te brengen met deze verdragen (art. 3 Verdrag van Wenen en art. 6 Verdrag van Genève).

³⁰ Het Besluit ontheffingsverlening vervoer (BOEV) is in werking getreden op 15 juli 2015 (*Stb.* 2015, 248).

³¹ Art. 2a BOEV:

'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.’

³² MvT, Kamerstukken II 2017/18, 34838, nr. 3, p. 3.

³³ De Wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met mogelijk maken van experimenten met geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen (Stb. 2018, 347), in werking getreden op 1 juli 2019 (Stb. 2019, 240).

³⁴ De belangrijkste toevoeging staat in art. 149aa lid 1 WVV: ‘Voor het uitvoeren van een experiment op de weg met motorrijtuigen waarvoor op grond van de krachtens artikel 21 gestelde regels een voorlopige of tijdelijke goedkeuring is vereist en waarvan de bestuurder zich niet in het motorrijtuig bevindt, is een vergunning vereist van Onze Minister na overleg met Onze Minister van Justitie en Veiligheid.’ De gronden voor de weigering van de vergunning staat in art. 149aa lid 5: ‘De vergunning kan in ieder geval worden geweigerd als: a. het experiment niet strekt tot de bescherming van de belangen, bedoeld in artikel 2, eerste lid; b. het experiment naar het oordeel van Onze Minister niet of niet voldoende bijdraagt aan innovatie op het gebied van verkeersveiligheid, duurzaamheid of doorstroming van het verkeer, of c. de ontheffing, bedoeld in het derde lid, ook onder de voorschriften en beperkingen die daaraan worden verbonden, niet verenigbaar is met het doel van het wettelijke voorschrift waarvan beoogd wordt ontheffing te verlenen.’ In art. 149ab lid 1 WVV staat de maximale duur van de vergunning: ‘De vergunning voor een experiment als bedoeld in artikel 149aa, eerste lid, wordt verleend voor een periode van ten hoogste drie jaar.’ Art. 149ab lid 2 WVV stelt eisen aan de inhoud van de vergunning.

³⁵ Zie in dit kader N.E. Vellinga, W.H. Vellinga en K.A.P.C. van Wees, ‘Testen van autonome of

zelfrijdende auto’s op de openbare weg’, VR 2016, 89.

³⁶ Ingevolge art. 6:180 BW rust een hoofdelijke aansprakelijkheid op de medebezitters van een zaak. Als de zaak wordt gebruikt in de uitoefening van een bedrijf of beroep, is deze bedrijfsmatige gebruiker aansprakelijk in plaats van de bezitter of houder op grond van art. 6:181 BW.

³⁷ Parl. Gesch. BW, Inv. Boeken 3, 5 en 6, Boek 6 (1990), p. 1380.

³⁸ Groene Serie onrechtmatige daad, art. 6:173 BW, aant. 5.8; Hoge Raad 17 december 2010, [ECLI:NL:HR:2010:BN6236](#), NJ 2012, 155 (Wilnis); Hoge Raad 30 november 2012, [ECLI:NL:HR:2012:BX7487](#), NJ 2012, 689 (Paalrot).

³⁹ Hoge Raad 17 december 2010, [ECLI:NL:HR:2010:BN6236](#), NJ 2012, 155 (Wilnis); Hoge Raad 30 november 2012, [ECLI:NL:HR:2012:BX7487](#), NJ 2012, 689 (Paalrot).

⁴⁰ Asser/Sieburgh (2019), 6-IV De Verbintenis uit de wet, nr. 217.

⁴¹ Parl. Gesch. BW Boek 6 (1981), p. 743 en 750.

⁴² Hoge Raad 17 december 2010, [ECLI:NL:HR:2010:BN6236](#), NJ 2012, 155 m.nt. T. Hartlief (Wilnis). In de literatuur bestaat verschil van opvatting over de vraag of de Hoge Raad de risicoaansprakelijkheid van de eigenaar of bezitter in deze gevallen uitsluit (zie de hiervoor bedoelde noot van Hartlief). Voor zover de Hoge Raad dit risico niet bedoelde uit te sluiten, dan moeten andere factoren de toerekening kunnen dragen (vergelijk r.o. 4.4.5 waarin de Hoge Raad belang toekent aan de volgende factoren bij de vaststelling van gebrekkigheid van een opstal: aard en bestemming, fysieke toestand ten tijde van de verwezenlijking van het gevaar, objectieve kenbaarheid van het gebrek, beleidsvrijheid publieke taak, beschikbare financiële middelen publieke taak, de stand van de wetenschap en de techniek en de daadwerkelijke technische mogelijkheden van het nemen van afdoende veiligheidsmaatregelen).

⁴³ Op grond van art. 6:185 lid 1 onder e BW is de producent niet aansprakelijk voor een gebrekkig

product als het: ‘op grond van de stand van de wetenschappelijk en technische kennis op het tijdstip waarop hij het product in het verkeer bracht, onmogelijk was het bestaan van het gebrek te ontdekken.’

⁴⁴ Zie bijvoorbeeld K.A.P.C. van Wees, ‘Aansprakelijkheidsaspecten van (deels) zelfrijdende auto’s’, *AV&S* 2015, 28.

⁴⁵ Zie Groene Serie onrechtmatige daad, art. 6:173, aantek. 5.8.

⁴⁶ Vergelijk Hoge Raad 17 december 2010, [ECLI:NL:HR:2010:BN6236](#), *NJ* 2012, 155, r.o. 4.4.5, waarin de Hoge Raad rekening houdt met factoren zoals de grootte van de kans op verwezenlijking van het gevaar en welke veiligheidsmaatregelen mogelijk en redelijkerwijs te vergen zijn (de kelderluikfactoren).

⁴⁷ Vergelijk de aard en het gebruik van de zelfrijdende auto (geautomatiseerde deelname aan het openbare wegverkeer) en de functie (vergroting van de verkeersveiligheid) met Hoge Raad 17 december 2010, [ECLI:NL:HR:2010:BN6236](#), *NJ* 2012, 155, r.o. 4.4.5. De Hoge Raad overwoog dat de aard en bestemming (een publiek toegankelijke dijk) en waarborgfunctie (bescherming van omwonende) van de dijk zwaarwegende factoren zijn waardoor in voorkomend geval aan minder gewicht toekomt aan andere factoren zoals voorzienbaarheid van de schade en de kans op schade.

⁴⁸ Groene Serie onrechtmatige daad, art. 6:173 BW, aant. 5.3.1.

⁴⁹ Asser/Sieburgh (2019), *6-IV De Verbintenis uit de wet*, nr. 222.

⁵⁰ Groene Serie onrechtmatige daad, art. 6:173 BW, aantek. 5.3.4: ‘*Accentuering van het veiligheidsaspect brengt mee, dat elektrische apparaten die vanwege onbekende oorzaken gebreken vertonen, al snel onder de reikwijdte van art. 6:173 BW zullen vallen. Die accentuering is reeds te vinden in de parlementaire geschiedenis van art. 6:173 BW. In eenzelfde richting wijst Bauw, Onrechtmatige daad: aansprakelijkheid zaken (Mon. BW nr. B47) 2015/14 en 15.*’

⁵¹ Groene Serie onrechtmatige daad, art. 6:173

BW, aantek. 5.3.5.1.

⁵² Asser/Sieburgh (2019), *6-IV De Verbintenis uit de wet*, nr. 219. Vergelijk de gezichtspunten uit het arrest van de Hoge Raad 17 december 2010, [ECLI:NL:HR:2010:BN6236](#), *NJ* 2012, 155 (*Wilnis*).

⁵³ 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.

⁵⁴ Groene Serie onrechtmatige daad, art. 6:186 BW, aantek. 2.

⁵⁵ Zie art. 6:186 lid 1 BW en

⁵⁶ Asser/Sieburgh (2019), *6-IV De Verbintenis uit de wet*, nr. 257.

⁵⁷ E. Bauw (2015), *Onrechtmatige daad: aansprakelijkheid voor zaken*, Monografieën BW nr. B47, nr. 74.

⁵⁸ Zie onder meer K.A.P.C. van Wees, ‘Aansprakelijkheidsaspecten van (deels) zelfrijdende auto’s’, *AV&S* 2015, 28 en A.I. Schreuder, ‘Aansprakelijkheid voor ‘zelfdenkende’ apparatuur’, *AV&S* 2014, 20.

⁵⁹ Zie paragraaf 1.2 en 2.2 van deze bijdrage.

⁶⁰ Asser/Sieburgh (2019), *6-IV De Verbintenis uit de wet*, nr. 264.

⁶¹ Europees Parlement, ‘Zelfrijdende auto’s in de EU: sciencefiction wordt werkelijkheid’, 29 januari 2021 <<https://www.europarl.europa.eu/news/nl/headlines/economy/20190110STO23102/zelfrijdende-auto-s-in-de-eu-sciencefiction-wordt-werkelijkheid>> geraadpleegd op 16 januari 2021.

⁶² Asser/Sieburgh (2019), *6-IV De Verbintenis uit de wet*, nr. 275.

⁶³ Asser/Sieburgh (2019), *6-IV De Verbintenis uit de wet*, nr. 279.

⁶⁴ Hoge Raad 22 mei 1992, [ECLI:NL:HR:1992:ZC0616](#), *NJ* 1992, 527 (*ABP/Winterthur*), r.o. 3.3.

⁶⁵ Gerechtshof Amsterdam 11 februari 2020, [ECLI:NL:GHAMS:2020:377](#). Geen sprake van overmacht omdat de automobilist niet uiterst rechts is gaan rijden en zijn snelheid onvoldoende heeft aangepast (r.o. 3.6 en 3.7). De fietser reed zelf ook niet in sterke mate rechts. De schrikreactie van de fietser, het remmen en haar stuur naar rechts draaien waardoor zij ten val kwam, is naar het oordeel van het hof mede het gevolg van eigen (inzicht)fouten en onvoorzichtigheid (r.o. 3.10).

⁶⁶ Zie bijvoorbeeld Rechtbank Den Haag 13 oktober 2010, [ECLI:NL:RBSGR:2010:BO1996](#), VR 2011, 43. In een drukke en onoverzichtelijke winkelstraat stak een voetganger de straat over. Dit deed hij zonder te kijken en door achter een container vandaan te komen. De automobilist reed de helft van de toegestane snelheid (25 km/u) en anticipeerde daarmee voldoende op de onverwachte handeling van de voetganger.

⁶⁷ Hoge Raad 16 april 1942, [ECLI:NL:HR:1942:183](#), NJ 1942, 394 (*Torenbout*). Als een defect in het motorrijtuig een verkeersongeval veroorzaakt, dan speelt de schuldvraag geen rol. De gevaar verhogende eigenschappen van een motorrijtuig rechtvaardigen een ruimere toerekening dan

binnen het gemene recht.

⁶⁸ Zie bijvoorbeeld Hof Arnhem, 30 januari 1974, [ECLI:NL:GHARN:1974:AB6403](#), NJ 1974, 530. Met 'iemand voor wie de eigenaar respectievelijk de houder van het motorrijtuig niet aansprakelijk is' wordt volgens het hof in het bijzonder bedoeld op gedragingen van andere verkeersdeelnemers.

⁶⁹ MvT, *Kamerstukken II* 2017/18, 34838, nr. 3, p. 15-16.

⁷⁰ Hoge Raad 16 april 1942, [ECLI:NL:HR:1942:183](#), NJ 1942, 394 (*Torenbout*).

⁷¹ Zie bijvoorbeeld Rechtbank Rotterdam, 16 maart 2016, [ECLI:NL:RBROT:2016:2008](#), r.o. 4.8. Zie ook r.o. 4.5: 'Er is sprake van een "doen of laten rijden" in de zin van artikel 185 lid 2 WVV indien de eigenaar door zorgeloosheid aan een ander de gelegenheid tot rijden heeft gegeven. De beoordeling daarvan is afhankelijk van de omstandigheden van het geval (zie [ECLI:NL:HR:1992:ZC0491](#)).'

⁷² Parl. Gesch. BW, Boek 6 (1981), p. 617.

⁷³ Dit volgt uit de toelichting op de wijziging van art. 185 WVV en art. 6:173 BW, zie MvT, *Kamerstukken II* vergaderjaar 2004/05, 29955, nr. 3, p. 3.