

University of Groningen

Een verkenning van het juridisch kader voor de ADS in enkele EU Lidstaten en Groot-Brittannië

Vellinga, N.E.

IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

Document Version

Publisher's PDF, also known as Version of record

Publication date:

2022

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

Citation for published version (APA):

Vellinga, N. E. (2022). *Een verkenning van het juridisch kader voor de ADS in enkele EU Lidstaten en Groot-Brittannië*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.

Rapport in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Een verkenning van het juridisch kader voor de ADS in enkele EU Lidstaten en Groot-Brittannië

Mr. dr. Nynke E. Vellinga
Postdoc onderzoeker
Faculteit Rechtsgeleerdheid
Rijksuniversiteit Groningen
International research fellow ISLC
University of Milan
n.e.vellinga@rug.nl
2022

Afkortingen

Abs.	Absatz
ADS	Automated Driving System
AEVA 2018	Automated and Electric Vehicles Act 2018
ALKS	Automated lane keeping system
Art.	Artikel/Article
ASDE	Authorised Self-Driving Entity
AutomatFahrV	Automatisiertes Fahren Verordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGH	Bundesgerichtshof
BW	Burgerlijk Wetboek
EU	Europese Unie
GSR	General Safety Regulation, (EU) Verordening 2019/2144
KFG	Kraftfahrgesetz
MID	Motor Insurance Directive, Richtlijn 2009/103/EC
PLD	Product Liability Directive, Richtlijn 85/374/EEC
r.o.	rechtsoverweging
RVV 1990	Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
StGB	Strafgesetzbuch
Sr	Wetboek van Strafrecht
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung (Duitsland), Straßenverkehrsordnung (Oostenrijk)
UN R	United Nations Regulation
VTAM	Véhicule terrestre à moteur
WVW 1994	Wegenverkeerswet 1994

Inhoudsopgave

Afkortingen.....	2
1. Inleiding.....	5
2. Frankrijk.....	8
2.1 Inleiding.....	8
2.2 Code de la Route en de Loi Badinter.....	8
2.3 Bestuurder (conducteur).....	9
2.4 Wijzing van de Code de la Route.....	10
3. Duitsland.....	18
3.1 Inleiding.....	18
3.2 Het Duitse wegenverkeersrecht.....	18
3.2.1 StVG, StVO.....	18
3.2.2 Fahrzeugführer: jurisprudentie over invulling bestuurdersbegrip.....	19
3.3 Automatisiertes Fahren.....	20
3.4 Autonomes Fahren.....	21
4. Oostenrijk.....	26
4.1 Inleiding.....	26
4.2 Bestuurder.....	26
4.3 Automatisiertes Fahren Verordnung.....	27
5. België.....	30
5.1 Inleiding.....	30
5.2 Bestuurder.....	30
6. Spanje.....	33
6.1 Inleiding.....	33
6.2 Bestuurder.....	33
6.3 Wijziging Verkeerswet.....	33
7. Groot-Brittannië.....	36
7.1 Inleiding.....	36
7.2 Automated and Electric Vehicles Act 2018.....	36
7.3 Automated Vehicles: joint report.....	38
7.3.1 Nieuwe begrippen.....	38
7.3.2 ASDE.....	40
7.3.3 User-in-charge.....	41
7.3.4 NUIC operator.....	42
7.4 Aanpassingen Highway Code.....	43
8. Analyse.....	45

8.1	Nederlands recht.....	45
8.2	Oplossingsrichtingen ontleend aan de benaderingen van EU lidstaten en Groot-Brittannië	45
8.2.1	Terminologie.....	45
8.2.2	Nieuwe rechtsfiguren, nieuwe begrippen.....	45
8.2.3	(Bestuurs)strafrechtelijke verantwoordelijkheid	46
8.2.4	Civiele aansprakelijkheid	48
9.	Afsluitende opmerkingen	49

1. Inleiding

In juli 2022 is de zogeheten General Safety Regulation (hierna: GSR)¹ in werking getreden. De GSR introduceert daarmee de automatic lane keeping system (ALKS) en de automated driving system (ADS).² Deze twee systemen worden als volgt gedefinieerd:

“Automated Lane Keeping System (ALKS)” for low speed application is a system which is activated by the driver and which keeps the vehicle within its lane for travelling speed of 60 km/h or less by controlling the lateral and longitudinal movements of the vehicle for extended periods without the need for further driver input. (...)”³

“Automated Driving System’ (ADS) means the hardware and software that are collectively capable of performing the entire DDT on a sustained basis in a specific operational design domain (ODD).”⁴

Zoals uit deze definities blijkt, wordt met de introductie van deze systemen het rijden met een voertuig ingrijpend veranderd: de rol van de bestuurder wordt gereduceerd en zo mogelijk verdwijnt de bestuurder volkomen. In het rapport ‘Juridische aspecten van ALKS en ADS’ is uitgebreid ingegaan op de juridische gevolgen van de introductie van ALKS en ADS in het Nederlandse recht.⁵ Een belangrijk punt uit dit rapport is dat de normadressaat van menige verkeersregel uit het RVV 1990 – de bestuurder – uit beeld verdwijnt wanneer de ALKS of ADS wordt ingeschakeld. Daardoor zal er een noodzaak ontstaan om het Nederlandse wegenverkeersrecht te wijzigen teneinde de introductie van de ALKS en ADS te faciliteren. Daarbij gaat met name de aandacht uit naar de juridische consequenties van de introductie van de ADS, daar deze vanuit het Nederlands recht bezien de meeste uitdagingen met zich brengt.

Aangezien ook andere EU lidstaten geconfronteerd worden met de introductie van de ADS, de GSR is immers EU wetgeving, kan de wegenverkeerswetgeving van deze EU lidstaten eveneens aanpassing behoeven. Anderzijds is het ook mogelijk dat lidstaten reeds aanpassingen aan hun wegenverkeerswetgeving hebben gedaan om de komst van de ADS te faciliteren. Daarmee kan de wegenverkeerswetgeving van deze lidstaten aanknopingspunten bieden voor het Nederlandse recht. Dit rapport richt zich daarom op de vraag of en hoe de verkeerswetgeving van andere EU lidstaten voorziet in de ADS en in hoeverre de benaderingen van deze lidstaten geschikt zijn voor het Nederlandse wegenverkeersrecht. Hierbij zal, waar dit relevant is, ook worden gekeken naar de benadering van de introductie van de ALKS door de verschillende lidstaten. Er is daarbij gekozen voor België, Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk en Spanje hetzij omdat deze lidstaten al juridische stappen

¹ Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2019 on type-approval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users, amending Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council and repealing Regulations (EC) No 78/2009, (EC) No 79/2009 and (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council and Commission Regulations (EC) No 631/2009, (EU) No 406/2010, (EU) No 672/2010, (EU) No 1003/2010, (EU) No 1005/2010, (EU) No 1008/2010, (EU) No 1009/2010, (EU) No 19/2011, (EU) No 109/2011, (EU) No 458/2011, (EU) No 65/2012, (EU) No 130/2012, (EU) No 347/2012, (EU) No 351/2012, (EU) No 1230/2012 and (EU) 2015/166.

² Annex I en Art. 11 General Safety Regulation jo. COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) .../... of XXX laying down rules for the application of Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council as regards uniform procedures and technical specifications for the type-approval of the automated driving system (ADS) of fully automated vehicles (hierna: Implementing Act (concept)).

³ Art. 2.1 UN R157.

⁴ Art. 2(1) ADS Implementing Act (concept).

⁵ N.E. Vellinga, Juridische aspecten van ALKS en ADS. Rapport in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022.

hebben ondernomen om introductie van de ADS – en/of ALKS – te faciliteren, hetzij omdat de wegenverkeerswetgeving in de betreffende lidstaten gelijkens met het Nederlandse wegenverkeersrecht vertoont. Bij deze selectie is tevens de toegankelijkheid van de benodigde bronnen meegewogen.⁶ Bovendien wordt in het kader van dit rapport ook de ontwikkeling van nieuwe wetgeving voor autonome voertuigen in Groot-Brittannië bestudeerd omdat daar reeds eerste stappen zijn gezet voor een nieuwe benadering van deze technologische ontwikkeling in het wegenverkeersrecht.

Zoals besproken in het rapport ‘Juridische aspecten van ALKS en ADS’ vormt het bestuurdersbegrip bij invoering van ALKS en ADS een belangrijk knelpunt in de Nederlandse wegenverkeerswetgeving.⁷ Daarom krijgt het bestuurdersbegrip in dit rapport veel aandacht. Bovendien is ook op internationaal niveau het bestuurdersbegrip relevant: in het Verdrag inzake het Wegverkeer van 1968 (hierna: Verdrag van Wenen)⁸ neemt het bestuurdersbegrip een centrale rol in. Dit Verdrag bepaalt in art. 8 (1):

‘Every moving vehicle or combination of vehicles shall have a driver.’

Het Verdrag van Wenen geeft een definitie van het bestuurdersbegrip, maar deze biedt weinig houvast:

““Driver” means any person who drives a motor vehicle or other vehicle (including a cycle), or who guides cattle, singly or in herds, or flocks, or draught, pack or saddle animals on a road;”⁹

Gezien deze definitie is het aan de ‘Contracting parties’ die zich bij het Verdrag van Wenen hebben aangesloten om het bestuurdersbegrip nader vorm te geven. Van de hier besproken landen hebben de volgende landen zich als ‘Contracting party’ aangesloten bij het Verdrag van Wenen:

Getekend en geratificeerd	Alleen getekend, niet geratificeerd
België	Spanje
Duitsland	
Frankrijk	
Nederland (Europese deel Koninkrijk)	
Oostenrijk	
Groot-Brittannië	

Tabel 1: partijen Verdrag van Wenen.¹⁰

Deze landen zullen zich dus moeten uitzetten met de invulling van het bestuurdersbegrip zoals dat in het Verdrag van Wenen is opgenomen. Dit kan worden gedaan door nadere uitwerking van het begrip in nationale wetgeving of door interpretatie van het begrip in de rechtspraak. In het kader van nieuwe technologische ontwikkelingen, lijkt het Verdrag de partijen de mogelijkheid te bieden tot op zekere hoogte hun eigen weg te gaan:

⁶ Waar nodig is gebruik gemaakt van deepl.com voor het vertalen van teksten.

⁷ N.E. Vellinga, Juridische aspecten van ALKS en ADS. Rapport in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022.

⁸ 19. Convention on Road Traffic, Vienna, 8 November 1968.

⁹ Art. 1(v) Verdrag van Wenen.

¹⁰ Zie https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?chapter=11&mtdsg_no=XI-B-19&src=TREATY#16 (12 augustus geraadpleegd) voor volledig overzicht.

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.¹¹

Gezien de definitie van ‘automated driving system’, lijkt bovenstaande mogelijkheid van toepassing te zijn op de nationale wegenverkeerswetgeving met betrekking tot de ADS:

“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;¹²

Tegen de achtergrond van dit internationale juridische kader wordt in dit rapport kort verkend hoe de bovengenoemde landen hun wegenverkeerswetgeving vorm hebben gegeven of vorm gaan geven om te voorzien in de komst van de ADS. Per hoofdstuk wordt een land besproken. Ieder hoofdstuk begint met een kader met daarin een overzicht van de bestudeerde wetgeving. Het kader dient ter afbakening van het onderzoek en als overzicht van hetgeen behandeld wordt. De Lidstaten worden in willekeurige volgorde besproken. Dit verkennende rapport wordt afgesloten met een analyse van de benaderingen van de verschillende landen in het bijzonder gericht op de vraag of deze in de Nederlandse context van waarde zouden kunnen zijn.

¹¹ Art. 34bis Verdrag van Wenen.

¹² Art. 1 (ab) Verdrag van Wenen.

2. Frankrijk

Bestudeerde wetgeving: Code de la Route, Loi Badinter

Bestuurder: Conducteur (d'un véhicule)

2.1 Inleiding

In 2021 kondigde de Franse overheid een wijziging aan van de Code de la Route.¹³ Deze wetswijziging zou Frankrijk tot het eerste Europese land maken dat autonome voertuigen op de openbare weg toelaat, na de voorziene inwerkingtreding in september 2022. Welke de gevolgen zijn van deze wetswijziging wordt hieronder uiteengezet.

2.2 Code de la Route en de Loi Badinter

Alvorens de hiervoor genoemde wetswijziging hier onder de loep te nemen, dient eerst kort aandacht te worden besteed aan enkele aspecten van twee belangrijke wetten uit de Franse wegverkeerswetgeving: de Code de la Route en de Loi Badinter.¹⁴ In beide wetten vervult het bestuurdersbegrip een belangrijke rol, zoals hieronder nader uiteen zal worden gezet.

De Code de la Route bevat bepalingen met betrekking tot het rijbewijs, de goedkeuring van voertuigen en ook verkeersregels. Zo bepaalt art. R415-15:

‘Lorsque deux conducteurs abordent une intersection par des routes différentes, le conducteur venant par la gauche est tenu de céder le passage à l'autre conducteur, sauf dispositions différentes prévues au présent livre. (...)’¹⁵

De strafrechtelijke aansprakelijkheid voor overtreding van regels met betrekking tot gedrag op de weg rust in beginsel op de bestuurder (‘conducteur’):

‘Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule. (...)’¹⁶

Het begrip ‘conducteur’ wordt in vele andere bepalingen gebezigd en komt ook terug in de Loi Badinter.

De Loi Badinter heeft zijn naam te danken aan Robert Badinter, de toenmalig Minister van Justitie en als zodanig politiek verantwoordelijk voor deze wet uit 1985.¹⁷ In de Loi Badinter is de civielrechtelijke risicoaansprakelijkheid van de ‘conducteur’ en de ‘gardien’ van een motorrijtuig ten aanzien van verkeersongevallen vastgelegd:

‘Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident. (...)’¹⁸

¹³ De in dit hoofdstuk behandelde wetgeving is geraadpleegd via www.legifrance.gouv.fr, een website van de Franse federale overheid.

¹⁴ Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation (Loi Badinter).

¹⁵ Hier wordt verwezen naar ‘Livre IV l'usage de voies’.

¹⁶ Art. L121-1 Code de la Route.

¹⁷ Cees van Dam, European Tort Law, Oxford: Oxford University Press 2013, onder 1404-1.

¹⁸ Art. 3 Loi Badinter.

Het slachtoffer heeft hiermee recht op schadevergoeding van de bestuurder of de 'gardien'¹⁹ van het betrokken motorrijtuig.²⁰ De oorzaak van het ongeval hoeft niet te worden vastgesteld; het is voldoende wanneer het motorrijtuig op enigerlei wijze betrokken is geweest bij het ongeval ('impliqué un véhicule terrestre à moteur').²¹ Oudot schrijft:

'La reconnaissance de l'implication du VTAM intervenu dans l'accident de circulation n'est pas subordonnée à ce que le fait du VTAM, ou la faute de son conducteur, ou l'inexécution de l'obligation de sécurité par lui contractée, ait été cause juridique de l'accident (...)'²²

Hierin zou de reden liggen voor het uitsluiten van een beroep op overmacht ('force majeure').²³ Het gaat hier dus om een verstrekkende risicoaansprakelijkheid.²⁴ Een plicht tot schadevergoeding bestaat alleen niet wanneer het slachtoffer vrijwillig de schade over zich heeft afgeroepen ('volontairement recherché le dommage'). Er bestaat eveneens geen plicht tot schadevergoeding wanneer een 'faute inexcusable' van het slachtoffer de enige oorzaak van het ongeval is geweest.²⁵

Er geldt bovendien geen schadevergoedingsplicht op grond van de Loi Badinter ten aanzien van een bestuurder van een motorrijtuig ('Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur (...)').²⁶ Een definitie van het bestuurdersbegrip ontbreekt echter in de Loi Badinter.

2.3 Bestuurder (conducteur)

In de rechtspraak heeft de Franse rechter invulling gegeven aan het bestuurdersbegrip ('conducteur'). Hieruit blijkt dat er een zekere mate van controle over het voertuig noodzakelijk is om als bestuurder te worden aangemerkt.²⁷ Zo oordeelde de Cour de Cassation dat degene die achter het stuur zat van een auto die werd voortgetrokken met behulp van een ijzeren staaf bestuurder van deze auto was omdat hij nog enige mate van controle over de auto had:

¹⁹ Zie voor een uitgebreide bespreking van dit begrip: Pascal Oudot, Responsabilité - Régime des accidents de la circulation. Encyclopédie juridique Dalloz. Répertoire de droit civil, Dalloz, 2019, onder 87-90

²⁰ Zie ook Pascal Oudot, Responsabilité - Régime des accidents de la circulation. Encyclopédie juridique Dalloz. Répertoire de droit civil, Dalloz, 2019, onder 76, 80, 85.

²¹ Art. 1 Loi Badinter. Zie ook Pascal Oudot, Responsabilité - Régime des accidents de la circulation. Encyclopédie juridique Dalloz. Répertoire de droit civil, Dalloz, 2019, onder 49; Cees van Dam, European Tort Law, Oxford: Oxford University Press 2013, onder 1404-1. 'L'implication' is een breder begrip dan causaliteit: Pascal Oudot, Responsabilité - Régime des accidents de la circulation. Encyclopédie juridique Dalloz. Répertoire de droit civil, Dalloz, 2019, onder 52.

²² Pascal Oudot, Responsabilité - Régime des accidents de la circulation. Encyclopédie juridique Dalloz. Répertoire de droit civil, Dalloz, 2019, onder 50. VTAM staat voor 'véhicule terrestre à moteur'.

²³ Art. 2 Loi Badinter: 'Les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule mentionné à l'article 1er.' Zie tevens Pascal Oudot, Responsabilité - Régime des accidents de la circulation. Encyclopédie juridique Dalloz. Répertoire de droit civil, Dalloz, 2019, onder 50.

²⁴ Deze risicoaansprakelijkheid gaat verder dan de Nederlandse risicoaansprakelijkheid uit hoofde van art. 185 WvW 1994 van de eigenaar of houder van een motorrijtuig ten aanzien van schade veroorzaakt aan kwetsbare verkeersdeelnemers. Hier is een beroep op overmacht wel mogelijk, zij het dat de lat daarvoor hoog ligt.

²⁵ Zie ook een beperking ten aanzien van een bepaalde categorie slachtoffers art. 3 Loi Badinter: 'Les victimes désignées à l'alinéa précédent, lorsqu'elles sont âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans, ou lorsque, quel que soit leur âge, elles sont titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 p. 100, sont, dans tous les cas, indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subies.'

²⁶ Art. 3 Loi Badinter.

²⁷ Pascal Oudot, Responsabilité - Régime des accidents de la circulation. Encyclopédie juridique Dalloz. Répertoire de droit civil, Dalloz, 2019, onder 173 en de aldaar besproken jurisprudentie.

‘Mais attendu qu'après avoir relevé par motifs adoptés que l'automobile de M. X..., au volant de laquelle celui-ci se trouvait, était remorquée à l'aide d'une barre de fer courte et rigide, l'arrêt retient que sous l'effet d'une vitesse excessive de l'attelage elle s'était déportée vers la gauche au moment où la voiture de M. A... la dépassait ;

Que de ces énonciations, il résulte que M. X... qui avait conservé une certaine maîtrise dans la conduite de son véhicule remorqué en était resté conducteur au sens de la loi susvisée (...)’²⁸

Wanneer een passagier plots een ruk aan het stuur geeft wordt hij echter niet noodzakelijkerwijs door deze handeling als bestuurder aangemerkt:

‘qu'il ressort de l'ensemble de ces éléments que M. C... a bien saisi brusquement et volontairement le volant et qu'il avait la maîtrise du véhicule avant l'accident ;

Qu'en statuant ainsi alors que le seul fait que M. C... ait manoeuvré le volant n'établissait pas qu'il se soit substitué à Mme Y... dans la conduite du véhicule et ait acquis la qualité de conducteur, la cour d'appel a violé les textes susvisés’²⁹

Degene die achterop een motorfiets zit en de leerling les geeft (in de hierna aangehaalde uitspraak M. Y), waarbij deze eerste de besturing van de motorfiets in handen heeft, kan eveneens als ‘conducteur’ worden aangemerkt. Zo overwoog het Cour de Cassation

‘Mais attendu que l'arrêt, après avoir relevé, par des motifs non critiqués, que M. Y... donnait une leçon de conduite de motocyclette à Mlle Z..., retient, par motifs propres et adoptés, que si Mlle Z... avait pris place aux commandes, M. Y... avait, en fait, conservé le pouvoir de commandement sur la motocyclette, s'étant réservé la possibilité d'intervenir dans la conduite du véhicule et d'en retirer la maîtrise à Mlle Z..., soumise à ses directives ; que l'arrêt constate encore qu'un témoin avait vu, au moment de l'accident, M. Y... prendre les commandes pour freiner et que celui-ci avait pris l'initiative de coucher la motocyclette pour tenter d'éviter la collision ; que, de ces constatations et énonciations, la cour d'appel a pu déduire, justifiant légalement sa décision, que M. Y... avait la qualité de conducteur et Mlle Z..., celle de personne transportée ; (...)’³⁰

Controle (‘maîtrise’) uitoefenen over het motorrijtuig is daarmee beslissend voor de vraag of iemand bestuurder is van het motorrijtuig.³¹ Dit doet de vraag rijzen of een motorrijtuig met ingeschakelde ADS of met ingeschakelde ALKS nog een bestuurder (‘conducteur’) heeft naar Frans recht.

2.4 Wijzing van de Code de la Route

In 2018 sprak de Franse overheid de volgende doelstelling uit:

‘L'objectif stratégique visé est de permettre, d'ici 2022, la circulation en France de voitures particulières de niveau SAE3 et SAE4, de véhicules de transport public de personnes hautement automatisés, et de véhicules de transport de marchandises automatisés’³²

²⁸ Cour de Cassation, Chambre civile 2, du 14 janvier 1987, 85-14.655.

²⁹ Cour de cassation, civile, Chambre civile 2, 23 mars 2017, 15-25.585, ECLI:FR:CCASS:2017:C200413. Zie uitgebreider Pascal Oudot, Responsabilité - Régime des accidents de la circulation. Encyclopédie juridique Dalloz. Répertoire de droit civil, Dalloz, 2019, onder 174.

³⁰ Cour de cassation, Deuxième chambre civile, 27 novembre 1991, n° 90-11.326.

³¹ Zie uitgebreid Pascal Oudot, Responsabilité - Régime des accidents de la circulation. Encyclopédie juridique Dalloz. Répertoire de droit civil, Dalloz, 2019, onder 170-181.

³² Développement des Véhicules Autonomes. Orientations stratégiques pour l'action publique, mei 2018, beschikbaar via www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DGITM_developpement-VA-orientations-strategiques-2018-EN.pdf (9 augustus 2022 geraadpleegd), p. 36.

In de context van de Loi Badinter erkent de Franse overheid dat autonome motorrijtuigen mogelijk geen bestuurder ('conducteur')³³ hebben, maar dat desalniettemin de Loi Badinter toereikend is voor het verkrijgen van schadevergoeding:

'Ce double régime semble pouvoir s'appliquer aux véhicules automatisés, même sans aucun conducteur à bord. L'absence de conducteur ou de maîtrise par un conducteur est ainsi indifférente, tant pour l'application du régime de responsabilité que pour l'obligation d'assurance de responsabilité civile.'³⁴

Er is immers een 'gardien' van een motorrijtuig die kan worden aangesproken voor de veroorzaakte schade.³⁵ Wanneer een autonoom voertuig betrokken is bij een ongeval, blijft de plicht tot schadevergoeding bestaan ongeacht het bestaan van een bestuurder of diens schuld, zo licht de overheid toe:

³³ Zie voor een andere opvatting Grégoire Loiseau, La responsabilité du conducteur d'un véhicule à délégation de conduite automatisée, Communication Commerce électronique n° 1, Janvier 2022, comm. 3.

³⁴ Développement des Véhicules Autonomes. Orientations stratégiques pour l'action publique, mei 2018, p. 37.

³⁵ Art. 3 Loi Badinter. Zie met betrekking tot de verzekeringsplicht onder meer art. L211-1 Code des assurances ('Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule est impliqué, doit, pour faire circuler celui-ci, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Pour l'application du présent article, on entend par "véhicule" tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelée.

Les contrats d'assurance couvrant la responsabilité mentionnée au premier alinéa du présent article doivent également couvrir la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, du véhicule, à l'exception des professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile, ainsi que la responsabilité civile des passagers du véhicule objet de l'assurance. Toutefois, en cas de vol d'un véhicule, ces contrats ne couvrent pas la réparation des dommages subis par les auteurs, coauteurs ou complices du vol.

L'assureur est subrogé dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident lorsque la garde ou la conduite du véhicule a été obtenue contre le gré du propriétaire.

Ces contrats doivent être souscrits auprès d'une entreprise d'assurance agréée pour pratiquer les opérations d'assurance contre les accidents résultant de l'emploi de véhicules automobiles.

Les membres de la famille du conducteur ou de l'assuré, ainsi que les élèves d'un établissement d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur agréé, en cours de formation ou d'examen, sont considérés comme des tiers au sens du premier alinéa du présent article.) en art. 12 Loi Badinter ('L'assureur qui garantit la responsabilité civile du fait d'un véhicule terrestre à moteur est tenu de présenter dans un délai maximum de huit mois à compter de l'accident une offre d'indemnité à la victime qui a subi une atteinte à sa personne. En cas de décès de la victime, l'offre est faite à ses héritiers et, s'il y a lieu, à son conjoint.

Une offre doit aussi être faite aux autres victimes dans un délai de huit mois à compter de leur demande d'indemnisation.

L'offre comprend tous les éléments indemnisables du préjudice, y compris les éléments relatifs aux dommages aux biens lorsqu'ils n'ont pas fait l'objet d'un règlement préalable.

Elle peut avoir un caractère provisionnel lorsque l'assureur n'a pas, dans les trois mois de l'accident, été informé de la consolidation de l'état de la victime. L'offre définitive d'indemnisation doit alors être faite dans un délai de cinq mois suivant la date à laquelle l'assureur a été informé de cette consolidation.

En cas de pluralité de véhicules, et s'il y a plusieurs assureurs, l'offre est faite par l'assureur mandaté par les autres.

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux victimes à qui l'accident n'a occasionné que des dommages aux biens.')

‘L’indemnisation des victimes demeurerait fondée sur la notion d’implication du véhicule automatisée, indépendamment de l’existence d’un conducteur ou de sa faute. Après l’indemnisation, un examen au cas par cas permettrait d’établir toutes les responsabilités (constructeur, équipementier, fournisseur du logiciel, autres véhicules, infrastructures...). Il s’agirait notamment de résoudre la question d’un éventuel défaut ou d’une éventuelle défaillance du produit, c’est-à-dire du système automatisé, et donc de la responsabilité du constructeur, du concepteur de l’équipement, ou du fournisseur de logiciel ou de tout autre intervenant dans cette automatisation.³⁶

Er bestaat daarom met de introductie van de ALKS en ADS geen noodzaak de Loi Badinter, en daarmee de civiele aansprakelijkheid voor verkeersongevallen, te herzien. Ten aanzien van de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor verkeersongevallen lijken hervormingen echter wel noodzakelijk wanneer een bestuurder niet langer zijn aandacht bij het verkeer behoeft te houden.³⁷ De Franse overheid schrijft:

‘Dans l’objectif de permettre, d’ici 2020 à 2022, la circulation en France de voitures particulières de niveau SAE3 et SAE4, de véhicules de transport public de personnes hautement automatisés, et de véhicules de transport de marchandises automatisés, l’adaptation du code de la route et les règles de responsabilité correspondantes, sera préparée dans le cadre d’un groupe de travail piloté par le Ministère de l’Intérieur, en lien avec les Ministères de la Justice, des Transports et de l’Industrie, en concertation avec tous les acteurs concernés, et qui rendra ses propositions au plus tard fin 2018’³⁸

Inmiddels hebben een ‘Décret’ en een ‘Ordonnance’ wijzigingen aangebracht aan de Code de la Route, om zo duidelijkheid omtrent de strafrechtelijke verantwoordelijkheid (‘responsabilité pénale’) voor het gebruik van (deels) autonome motorrijtuigen te verschaffen.

Ordonnance n° 2021-443 introduceert een aantal nieuwe bepalingen in de Code de la Route, waardoor er een verschuiving in strafrechtelijke aansprakelijkheid voor verkeersovertredingen plaatsvindt.³⁹ Het algemene uitgangspunt is vastgelegd in art. L121-1 Code de la Route, zoals hier boven reeds kort werd aangestipt:

‘Le conducteur d’un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule.(...)’

Het door de Ordonnance geïntroduceerde art. L123-1 geeft aan dat dit eveneens het uitgangspunt is dat (1) vanaf het moment dat, kort gezegd, de bestuurder de controle over het motorrijtuig weer overneemt van het autonome systeem van het motorrijtuig, (2) vanaf het moment dat het autonome systeem een verzoek tot overname aan de bestuurder doet en de bestuurder hier niet op heeft gereageerd aan het einde van de transitieperiode, en (3) wanneer dit verzoek is gedaan maar de bestuurder de controle niet overneemt:

‘ (...) Les dispositions du premier alinéa de l’article L. 121-1 sont à nouveau applicables :

1° Dès l’instant où le conducteur exerce le contrôle dynamique du véhicule à la suite d’une reprise en main de celui-ci ;

2° En l’absence de reprise en main du véhicule par le conducteur à l’issue de la période de transition faisant suite à une demande du système de conduite automatisé dans les conditions prévues au II de

³⁶ Développement des Véhicules Autonomes. Orientations stratégiques pour l’action publique, mei 2018, p. 37.

³⁷ Développement des Véhicules Autonomes. Orientations stratégiques pour l’action publique, mei 2018, p. 37-38.

³⁸ Développement des Véhicules Autonomes. Orientations stratégiques pour l’action publique, mei 2018, p. 81.

³⁹ Ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d’un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d’utilisation.

l'article L. 319-3 ;

3° Au conducteur qui ne respecte pas les sommations, injonctions ou indications données par les forces de l'ordre ou les règles de priorité de passage des véhicules d'intérêt général prioritaires prévues au présent code.⁴⁰

Op het moment dat de controle over het motorrijtuig wordt uitgeoefend door het autonome systeem, wordt er wat betreft de 'responsabilité pénale' afgeweken van de hoofdregel. De Ordonnance heeft deze uitzondering op bovengenoemde hoofdregel geïntroduceerd. Art. 123-2 Loi de la Route luidt:

'Pendant les périodes où le système de conduite automatisé exerce le contrôle dynamique du véhicule conformément à ses conditions d'utilisation, le constructeur du véhicule ou son mandataire, au sens de l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, est pénalement responsable des délits d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité de la personne prévus aux articles 221-6-1, 222-19-1 et 222-20-1 du code pénal lorsqu'il est établi une faute, au sens de l'article 121-3 du même code.

Sauf dans les cas prévus au 3° de l'article L. 123-1, lorsqu'une manœuvre effectuée par le système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique du véhicule conformément à ses conditions d'utilisation contrevient à des règles dont le non-respect constitue une contravention, le constructeur du véhicule ou son mandataire, au sens de l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, est redevable pécuniairement de l'amende encourue.'⁴¹

De laatste alinea van dit artikel ziet op 'contraventions', het eerste op 'délits'. Ten aanzien van beide geldt: wanneer het autonome rijstelsysteem is ingeschakeld is het de fabrikant van het motorrijtuig of diens vertegenwoordiger op wie de strafrechtelijke aansprakelijkheid rust. Voor de begrippen 'le constructeur du véhicule' en 'son mandataire' is aangesloten bij de definities van deze begrippen in art. 3 van EU Verordening 2018/858:

'(40) 'manufacturer' means a natural or legal person who is responsible for all aspects of the type-approval of a vehicle, system, component or separate technical unit, or the individual vehicle approval, or the authorisation process for parts and equipment, for ensuring conformity of production and for market surveillance matters regarding that vehicle, system, component, separate technical unit, part and equipment produced, irrespective of whether or not that person is directly involved in all stages of the design and construction of that vehicle, system, component or separate technical unit concerned;

(41) 'manufacturer's representative' means any natural or legal person established in the Union who

⁴⁰ Art. L123-1 Code de la Route.

⁴¹ Art. 121-3 Code Pénal luidt: 'Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre.

Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui. Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudance, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.

Il n'y a point de contravention en cas de force majeure.'

is duly appointed by the manufacturer to represent the manufacturer before the approval authority or the market surveillance authority and to act on the manufacturer's behalf in matters covered by this Regulation;'⁴²

De fabrikant en zijn vertegenwoordiger zullen doorgaans rechtspersonen zijn, geen natuurlijke personen. Het Franse strafrecht kent, net als het Nederlandse strafrecht⁴³, de strafbaarheid van rechtspersonen ('les personnes morales'):

'Les personnes morales, à l'exclusion de l'Etat, sont responsables pénalement, selon les distinctions des articles 121-4 à 121-7, des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants. (...) La responsabilité pénale des personnes morales n'exclut pas celle des personnes physiques auteurs ou complices des mêmes faits, sous réserve des dispositions du quatrième alinéa de l'article 121-3.'⁴⁴

De fabrikant van een motorrijtuig met ingeschakeld autonoom systeem kan dus vervolgd worden voor, bijvoorbeeld, 'homicide involontaire' (art. 221-6-1):

'Lorsque la maladresse, l'imprudence, l'inattention, la négligence ou le manquement à une obligation législative ou réglementaire de prudence ou de sécurité prévu par l'article 221-6 est commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, l'homicide involontaire est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende. (...)'⁴⁵

⁴² Art. 3 Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles, amending Regulations (EC) No 715/2007 and (EC) No 595/2009 and repealing Directive 2007/46/EC.

⁴³ Art 51 lid 1 Wetboek van Strafrecht: 'Strafbare feiten kunnen worden begaan door natuurlijke personen en rechtspersonen.'

⁴⁴ Art. 121-2 Code Pénal.

⁴⁵ Art. 221-6-1 Code Pénal luidt in het geheel: 'Lorsque la maladresse, l'imprudence, l'inattention, la négligence ou le manquement à une obligation législative ou réglementaire de prudence ou de sécurité prévu par l'article 221-6 est commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, l'homicide involontaire est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende.

Les peines sont portées à sept ans d'emprisonnement et à 100 000 euros d'amende lorsque :

1° Le conducteur a commis une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement autre que celles mentionnées ci-après ;

2° Le conducteur se trouvait en état d'ivresse manifeste ou était sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du code de la route, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par ce code et destinées à établir l'existence d'un état alcoolique ;

3° Il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire que le conducteur avait fait usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le code de la route destinées à établir s'il conduisait en ayant fait usage de stupéfiants ;

4° Le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire exigé par la loi ou le règlement ou son permis avait été annulé, invalidé, suspendu ou retenu ;

5° Le conducteur a commis un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h ;

6° Le conducteur, sachant qu'il vient de causer ou d'occasionner un accident, ne s'est pas arrêté et a tenté ainsi d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut encourir.

Les peines sont portées à dix ans d'emprisonnement et à 150 000 euros d'amende lorsque l'homicide involontaire a été commis avec deux ou plus des circonstances mentionnées aux 1° et suivants du présent article.' Deze strafbepaling is vergelijkbaar met art. 5, 5a, 8 WvW 1994.

Naast 'homicide involontaire', worden de strafbepalingen die zien op, kort gezegd, het door gevaarstelling veroorzaken van (zwaar) lichamelijk letsel (art. 222-19-1 Code Pénal⁴⁶ en art. 222-20-1 Code Pénal)⁴⁷ eveneens genoemd in art. 123-2 Code de la Route en kan de fabrikant van een motorrijtuig met ingeschakeld autonoom systeem hiervoor dus worden vervolgd.

Naast deze bepalingen ten aanzien van de strafrechtelijke aansprakelijkheid⁴⁸ voor 'délits' en 'contraventions' begaan met een motorrijtuig met ingeschakeld autonoom systeem, introduceert de Ordonnance tevens bepalingen over 'sécurité des systèmes de transport routier automatisés et

⁴⁶ 'Lorsque la maladresse, l'imprudence, l'inattention, la négligence ou le manquement à une obligation législative ou réglementaire de prudence ou de sécurité prévu par l'article 222-19 est commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, l'atteinte involontaire à l'intégrité de la personne ayant entraîné une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois est punie de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.

Les peines sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75 000 euros d'amende lorsque :

1° Le conducteur a commis une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement autre que celles mentionnées ci-après ;

2° Le conducteur se trouvait en état d'ivresse manifeste ou était sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du code de la route, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par ce code et destinées à établir l'existence d'un état alcoolique ;

3° Il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire que le conducteur avait fait usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le code de la route destinées à établir s'il conduisait en ayant fait usage de stupéfiants ;

4° Le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire exigé par la loi ou le règlement ou son permis avait été annulé, invalidé, suspendu ou retenu ;

5° Le conducteur a commis un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h ;

6° Le conducteur, sachant qu'il vient de causer ou d'occasionner un accident, ne s'est pas arrêté et a tenté ainsi d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut encourir.

Les peines sont portées à sept ans d'emprisonnement et à 100 000 euros d'amende lorsque l'atteinte involontaire à l'intégrité de la personne a été commise avec deux ou plus des circonstances mentionnées aux 1° et suivants du présent article.'

⁴⁷ 'Lorsque la maladresse, l'imprudence, l'inattention, la négligence ou le manquement à une obligation législative ou réglementaire de prudence ou de sécurité prévu par l'article 222-19 est commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, l'atteinte involontaire à l'intégrité de la personne ayant entraîné une incapacité totale de travail d'une durée inférieure ou égale à trois mois est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende. Les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et à 45 000 euros d'amende lorsque :

1° Le conducteur a commis une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement autre que celles mentionnées ci-après ;

2° Le conducteur se trouvait en état d'ivresse manifeste ou était sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du code de la route, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par ce code et destinées à établir l'existence d'un état alcoolique ;

3° Il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire que le conducteur avait fait usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le code de la route destinées à établir s'il conduisait en ayant fait usage de stupéfiants ;

4° Le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire exigé par la loi ou le règlement ou son permis avait été annulé, invalidé, suspendu ou retenu ;

5° Le conducteur a commis un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h ;

6° Le conducteur, sachant qu'il vient de causer ou d'occasionner un accident, ne s'est pas arrêté et a tenté ainsi d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut encourir.

Les peines sont portées à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende lorsque l'atteinte involontaire à l'intégrité de la personne a été commise avec deux ou plus des circonstances mentionnées aux 1° et suivants du présent article.'

⁴⁸ Zie ook art. L.123-3 Code de la Route.

responsabilité pénale' (artikelen L.3151-1 – L.3151-13 en art. L.3251-1 Code de la Route) en bepalingen omtrent het gebruik van een autonoom systeem (artikelen L.319-1 – art. L.319-4 Code de la Route). Zo wordt in het nieuwe art. L319-3 Code de la Route geregeld wanneer het autonome systeem kan worden ingeschakeld en wanneer het systeem moet verzoeken om overname door de bestuurder:

I.-La décision d'activer un système de conduite automatisé est prise par le conducteur, préalablement informé par le système que ce dernier est en capacité d'exercer le contrôle dynamique du véhicule conformément à ses conditions d'utilisation.

II.-Lorsque son état de fonctionnement ne lui permet plus d'exercer le contrôle dynamique du véhicule ou dès lors que les conditions d'utilisation ne sont plus remplies ou qu'il anticipe que ses conditions d'utilisation ne seront vraisemblablement plus remplies pendant l'exécution de la manœuvre, le système de conduite automatisé doit :

1° Alerter le conducteur ;

2° Effectuer une demande de reprise en main ;

3° Engager et exécuter une manœuvre à risque minimal à défaut de reprise en main à l'issue de la période de transition ou en cas de défaillance grave.'

Naast de hier besproken Ordonnance heeft de Franse overheid ook besloten tot het Décret n° 2021-873, dat de door de Ordonnance geïntroduceerde bepalingen van de Code de la Route in wezen verder uitwerkt door nadere bepalingen toe te voegen aan de Code de la Route.⁴⁹ Zo introduceert het Décret definities voor een aantal begrippen in art. R.311-1 en art. R.311-1-1 Code de la Route, waaronder de definitie voor autonoom systeem:

'Système de conduite automatisé : système associant des éléments matériels et logiciels, permettant d'exercer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon prolongée'⁵⁰

Bovendien wordt er een definitie gegeven voor 'véhicule à délégation de conduite' (in dit hoofdstuk aangeduid als autonoom motorrijtuig), waarop de Ordonnance ziet:

'8. Véhicule à délégation de conduite : véhicule à moteur des catégories M, N, L, T ou C, telles que définies aux 1,2,4 et 5.1, ou navette urbaine telle que définie au 6.13, équipé d'un système de conduite automatisé.

Le véhicule à délégation de conduite peut être partiellement, hautement ou totalement automatisé ;

8.1. Véhicule partiellement automatisé : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique du véhicule dans un domaine de conception fonctionnelle particulier, devant effectuer une demande de reprise en main pour répondre à certains aléas de circulation ou certaines défaillances pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle ;

8.2. Véhicule hautement automatisé : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique d'un véhicule dans un domaine de conception fonctionnelle particulier, pouvant répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle. Ce véhicule peut être intégré dans un système technique de transport routier automatisé tel que défini au 1° de l'article R. 3151-1 du code des transports ;

8.3. Véhicule totalement automatisé : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé

⁴⁹ Décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 portant application de l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation.

⁵⁰ Art. R.311-1-1 onder 1 Code de la Route.

exerçant le contrôle dynamique d'un véhicule pouvant répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre dans le domaine de conception technique du système technique de transport routier automatisé auquel ce véhicule est intégré, tels que définis aux 1° et 4° de l'article R. 3151-1 du code des transports.⁵¹

Uit deze definities blijkt dat zowel de ALKS (8.1) als de ADS (8.2, 8.3) passen binnen het juridisch kader voor autonome motorrijtuigen in Frankrijk. De Ordonnance en het Décret tezamen vormen daarmee de kern van de op autonome motorrijtuigen toegespitste verkeerswetgeving zoals deze is neergelegd in de Code de la Route. De Loi Badinter is - ook ongewijzigd - een toereikend middel om in schadevergoeding van slachtoffers van verkeersongevallen met autonome motorrijtuigen te voorzien.

⁵¹ Art. R.311-1 onder 8 Code de la Route.

3. Duitsland

Bestudeerde wetgeving:	Straßenverkehrsgesetz (StVG), Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Verordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
Bestuurder:	Fahrzeugführer

3.1 Inleiding

De Duitse wetgever heeft zich indringend met voertuigautomatisering uiteengezet. Al in 2017 trad een wijziging van het StVG in werking die het zogeheten ‘automatisiertes Fahren’ faciliteert.⁵² Onder meer de paragrafen 1a, 1b en 1c werden aan het StVG toegevoegd. In 2021 voegde de wetgever vervolgens onder meer §§ 1d-1k toe aan het StVG om te voorzien in ‘autonomes Fahren’.⁵³ Hieronder zal uiteengezet worden welke de gevolgen zijn van deze twee wetswijzigingen, waarbij de aandacht met name zal uitgaan naar §§ 1d-1k over het ‘autonomes Fahren’. Alvorens deze bepalingen te bespreken worden enige algemeenheden uit het Duitse wegenverkeersrecht besproken.

3.2 Het Duitse wegenverkeersrecht

3.2.1 StVG, StVO

De Duitse Straßenverkehrsordnung (hierna: StVO) omvat verkeersregels omtrent inhalen, voorrang, snelheid en meer. De StVO is daarmee vergelijkbaar met het Nederlandse RVV 1990.

Het Duitse Straßenverkehrsgesetz (hierna: StVG) kent bepalingen ten aanzien van onder meer het rijbewijs, voertuigtoelating en gegevensverwerking. Zoals hieronder nader zal worden besproken, omvat het StVG sinds een aantal jaar ook specifieke bepalingen over ‘automatisiertes Fahren’ en het verderstreckende ‘autonome Fahren’. Het StVG omvat tevens bepalingen die de civiele aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt in het verkeer regelen. Zo bepaalt § 7 StVG ten aanzien van de aansprakelijkheid van de ‘Halter’:

‘(1) Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.’

Deze schadevergoedingsplicht geldt, aldus Abs. 2 van deze paragraaf van het StVG, niet wanneer er sprake is van overmacht (‘höhere Gewalt’).⁵⁴ Het begrip ‘Halter’ wordt in de jurisprudentie omschreven als ‘Halter des Kraftfahrzeuges ist, (...), wer es für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt (...)’.⁵⁵

⁵² Ahtes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes von 16. Juni 2017, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2017 Teil I Nr. 38, p. 1648-1650.

⁵³ Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren von 12. Juli 2021, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2021 Teil I Nr. 48, p. 3108-3114.

⁵⁴ Het hier minder relevante Abs. 3 § 7 StVG bepaalt daarnaast nog: ‘(3) Benutzt jemand das Kraftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er anstelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet; daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Kraftfahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Satz 1 findet keine Anwendung, wenn der Benutzer vom Fahrzeughalter für den Betrieb des Kraftfahrzeugs angestellt ist oder wenn ihm das Kraftfahrzeug vom Halter überlassen worden ist.’

⁵⁵ BGH 22.03.1983, VI ZR 108/81.

In § 18 van de StVG wordt de aansprakelijkheid van de bestuurder ('Führer') uitgewerkt:

'(1) In den Fällen des § 7 Abs. 1 ist auch der Führer des Kraftfahrzeugs zum Ersatz des Schadens nach den Vorschriften der §§ 8 bis 15 verpflichtet. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht ist. (...)'

Het Duitse recht kent daarmee naast de algemene schuldaansprakelijkheid⁵⁶ vervat in het § 823 BGB⁵⁷, en anders dan in het Nederlandse recht⁵⁸, een specifieke bepaling die de aansprakelijkheid van de bestuurder regelt. Het gaat hier om 'Gefährdungshaftung', een risicoaansprakelijkheid.⁵⁹ De 'Fahrzeugführer' staat echter wel een verweer ter beschikking: er bestaat geen plicht tot schadevergoeding indien de bestuurder geen verwijt kan worden gemaakt ('Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht ist').

3.2.2 Fahrzeugführer: jurisprudentie over invulling bestuurdersbegrip

Uit hetgeen hiervoor is besproken blijkt reeds het belang van het begrip '(Fahrzeug)Führer' (bestuurder) in Duitse wegenverkeerswetgeving. Aan dit begrip is door de rechtspraak nader invulling gegeven. Het gaat de kaders van dit onderzoek te buiten om alle jurisprudentie omtrent het bestuurdersbegrip te behandelen, daarom worden hieronder slechts enkele belangrijke of belangwekkend zaken genoemd.

Bundesgerichtshof 27 juli 1962:

'Ein Fahrzeug führt in diesem Sinn nur jemand, der selbst unmittelbar das Fahrzeug unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt. Es muß also jemand, um Führer eines Fahrzeugs sein zu können, das Fahrzeug unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrbewegung durch den öffentlichen Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil leiten (...)'⁶⁰

Bundesgerichtshof 22 maart 1977:

'(...) Wer dagegen, wie die Klägerin, den Anweisungen des seinen Kraftwagen schiebenden Fahrers, wie er das Steuerrad einschlagen soll, bedingungslos folgt, Art und Richtung der Bewegung des Fahrzeuges daher ganz diesem überlässt, „führt“ das Fahrzeug nicht, sondern hilft nur ohne eigene Verantwortung dem anderen, der selbst die Führung des Fahrzeuges übernommen hat. Die Klägerin war mithin nur „Werkzeug“ des Halters T. bei der von diesem durchgeführten Entfernung des Kraftfahrzeuges von der Straße und hatte nicht die, wenn auch nur vorübergehende, kurzfristige tatsächliche Herrschaft über das Kraftfahrzeug (...). Wenn bei der Entfernung des Fahrzeuges von der Straße überhaupt ein Führen des Kraftfahrzeuges im Rechtssinne vorlag, war „Führer“ der den Wagen schiebende T. (...)'⁶¹

⁵⁶ Zoals ook in Nederlands recht de algemene onrechtmatige daad van art. 6:162 BW van toepassing is.

⁵⁷ '(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

(2) Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalt des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein.'

⁵⁸ In het Nederlandse recht is de schuldaansprakelijkheid van de bestuurder gebaseerd op de algemene onrechtmatige daadsbepaling van art. 6:162 BW.

⁵⁹ Er is sprake van een wettelijk vermoeden van schuld van de 'Fahrzeugführer'. Het is aan de 'Fahrzeugführer' om het tegendeel te bewijzen.

⁶⁰ BGH 27 juli 1962, 4 StR 215/62, NJW 1962, 2069 (t.a.v. § 315 a StGB).

⁶¹ BGH 22 maart 1977, VI ZR 80/75, BecksRS 1977, 2968, r.o. 9.

Bundesgerichtshof 27 april 2017:

‘(...) Führer eines Kraftfahrzeuges im Sinne dieser Bestimmung ist, wer das Fahrzeug in Bewegung zu setzen beginnt, es in Bewegung hält oder allgemein mit dem Betrieb des Fahrzeugs oder mit der Bewältigung von Verkehrsvorgängen beschäftigt ist. Bringt ein Kraftfahrer sein Fahrzeug nicht verkehrsbedingt zum Stehen, bleibt er so lange Führer des Kraftfahrzeugs, wie er sich noch im Fahrzeug aufhält und mit dessen Betrieb oder mit der Bewältigung von Verkehrsvorgängen beschäftigt ist. Dies ist regelmäßig erst dann nicht mehr der Fall, wenn er sein Fahrzeug zum Halten gebracht und den Motor ausgestellt hat.’⁶²

De Duitse invulling van het bestuurdersbegrip wijkt hiermee dus enigszins af van de Nederlandse interpretatie van het begrip bestuurder. Desalniettemin rijst ook ten aanzien van de Duitse invulling van het begrip ‘Fahrzeugführer’ de vraag in hoeverre er nog sprake kan zijn van een bestuurder wanneer een voertuig deels of volledig autonoom rijdt. De Duitse wetgever heeft reeds in 2017 stappen ondernomen om hieromtrent helderheid te scheppen.

3.3 Automatisiertes Fahren

Het StVG onderging in 2017 een wijziging om het ‘automatisiertes Fahren’ mogelijk te maken. Hierbij wordt voorzien in het rijden met voertuigen van SAE level 3⁶³ en lijkt daarmee te voorzien in de ALKS.⁶⁴ In § 1a StVG wordt onder meer een technische eis aan het voertuig gesteld:

‘ (2) Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes sind solche, die über eine technische Ausrüstung verfügen,(...) 2. die in der Lage ist, während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugsteuerung den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen, (...)’

Het voertuig dient dus zo te zijn ingericht dat het overeenkomstig de verkeersregels die betrekking hebben op het besturen van het voertuig (‘Fahrzeugführung’) kan rijden. Het is de degene die het systeem (de)activeert die als bestuurder (‘Fahrzeugführer’) juridisch verantwoordelijk is voor de naleving van deze verkeersregels:

‘ § 1a (...) (4) Fahrzeugführer ist auch derjenige, der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion im Sinne des Absatzes 2 aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert.’⁶⁵

⁶² BGH 27 april 2017, StR 592/16, BeckRS 2017, 110824, r.o. 8 (t.a.v. § 316 a StGB).

⁶³ De Duitse wetgever zoekt met de gebezigde terminologie echter aansluiting bij de categorisering van de Bundesanstalt für Straßenwesen, zie Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 27. Auflage 2022, StVG § 1a Rn. 1-16. Zie voor de SAE levels: SAE International, Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles, J3016, april 2021.

⁶⁴ Jan-Erik Schirmer, ‘Augen auf beim automatisierten Fahren! Die StVG-Novelle ist ein Montagsstück’ (2017) 30 (6) Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 253; Matthias von Kaler, Sylvia Wieser, ‘Weitere Rechtssetzungsbedarf beim automatisierten Fahren’ (2018) 37 (6) Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht 369.

⁶⁵ Absatz 2 van § 1a StVG luidt: ‘ Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes sind solche, die über eine technische Ausrüstung verfügen, 1. die zur Bewältigung der Fahraufgabe – einschließlich Längs- und Querführung – das jeweilige Kraftfahrzeug nach Aktivierung steuern (Fahrzeugsteuerung) kann, 2. die in der Lage ist, während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugsteuerung den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen, 3. die jederzeit durch den Fahrzeugführer manuell übersteuerbar oder deaktivierbar ist, 4. die die Erforderlichkeit der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung durch den Fahrzeugführer erkennen kann, 5. die dem Fahrzeugführer das Erfordernis der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung mit ausreichender

De invulling die in de jurisprudentie is gegeven aan het Duitse bestuurdersbegrip wordt hiermee dus uitgebreid. Bezien vanuit het perspectief van de handhaving van verkeersvoorschriften heeft daarmee degene die een 'hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion' in- of uitschakelt dezelfde positie als die van een bestuurder van een conventioneel voertuig.

De Fahrzeugführer van een voertuig met ingeschakelde 'hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion' 'bestuurt' echter niet, zoals ook blijkt uit § 1b StVG:⁶⁶

'(1) Der Fahrzeugführer darf sich während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gemäß § 1a vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden; dabei muss er derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach Absatz 2 jederzeit nachkommen kann.

(2) Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen, 1. wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder 2. wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.'

De bestuurder kan zich dus met andere zaken dan het uitvoeren van de rijtaak bezig houden wanneer het systeem is ingeschakeld. Hij mag daarbij de handen van het stuur halen en zijn blik op iets anders dan het verkeer richten.⁶⁷ De bestuurder dient echter wel te herkennen wanneer aan de voorwaarden waaronder het systeem kan functioneren niet langer wordt voldaan ('wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen') om vervolgens het stuur weer in handen te nemen, zoals ook moet gebeuren wanneer het systeem hem daartoe oproept. Dit roept echter spanning op met de mogelijkheid om andere activiteiten te ontplooiën wanneer het systeem is ingeschakeld. Greger schrijft hierover 'Um „unverzüglich“ adäquat reagieren zu können, wird er sich am Einsatz beider Hände auch nicht durch längerdauerndes Hantieren mit einem technischen Gerät oder Einnehmen einer Mahlzeit hindern lassen dürfen.'⁶⁸ Dat zou betekenen dat regelmatig van de e-mails opgekeken dient te worden om toch een blik op het verkeer te slaan en een dutje uit den boze zou zijn.

3.4 Autonomes Fahren

Bij het 'autonomes Fahren' (vergelijkbaar met SAE Level 4)⁶⁹ verdwijnt de Fahrzeugführer uit beeld, zo blijkt uit de in 2021 geïntroduceerde § 1d:

'(1) Ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes ist ein Kraftfahrzeug, das 1. die Fahraufgabe ohne eine fahrzeugführende Person selbstständig in einem festgelegten Betriebsbereich erfüllen kann und (...)'

Zeitreserve vor der Abgabe der Fahrzeugsteuerung an den Fahrzeugführer optisch, akustisch, taktil oder sonst wahrnehmbar anzeigen kann und

6. die auf eine der Systembeschreibung zuwiderlaufende Verwendung hinweist. '

⁶⁶ Zie ook Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 27. Auflage 2022, StVG § 1a Rn. 14.

⁶⁷ Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 27. Auflage 2022, StVG § 1b Rn. 3.

⁶⁸ Reinhard Greger, Haftungsfragen beim automatisierten Fahren. Zum Arbeitskreis II des Verkehrsgerichtstags 2018, NZV 2018, 1.

⁶⁹ Zie voor een uitgebreide beschrijving van de in total zes levels: SAE International, Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles, J3016, april 2021.

Hierin wordt expliciet de afwezigheid van een bestuurder (of 'fahrzeugführende Person') bevestigd.⁷⁰ De Duitse wetgever heeft er hier voor gekozen een nieuwe figuur te introduceren, namelijk die van het 'technische Aufsicht'. Dit 'technische Aufsicht' wordt uitgeoefend door een natuurlijk persoon die de 'autonome Fahrfuntion' kan (de)activeren en het systeem voor bepaalde manoeuvres vrij kan geven.⁷¹ Het voertuig met 'autonome Fahrfuntion' dient zo te zijn ingericht dat zowel het 'technische Aufsicht' als de inzittende op ieder moment deze functie kunnen deactiveren.⁷² In welke gevallen de persoon die het 'technische Aufsicht' uitoefent moet ingrijpen, wordt beschreven in § 1f Abs. 2 StVG:

'Die Technische Aufsicht über ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion ist verpflichtet,
1. ein alternatives Fahrmanöver nach § 1e Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 zu bewerten und das Kraftfahrzeug hierfür freizuschalten, sobald ihr ein solches optisch, akustisch oder sonst wahrnehmbar durch das Fahrzeugsystem angezeigt wird, die vom Fahrzeugsystem bereitgestellten

⁷⁰ In § 1e Abs. 2 worden technische eisen aan een voertuig met 'autonomer Fahrfunktion' gesteld: '(2) Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion müssen über eine technische Ausrüstung verfügen, die in der Lage ist,

1. die Fahraufgabe innerhalb des jeweiligen festgelegten Betriebsbereichs selbstständig zu bewältigen, ohne dass eine fahrzeugführende Person in die Steuerung eingreift oder die Fahrt des Kraftfahrzeugs permanent von der Technischen Aufsicht überwacht wird,
2. selbstständig den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen und die über ein System der Unfallvermeidung verfügt, das
 - a) auf Schadensvermeidung und Schadensreduzierung ausgelegt ist,
 - b) bei einer unvermeidbaren alternativen Schädigung unterschiedlicher Rechtsgüter die Bedeutung der Rechtsgüter berücksichtigt, wobei der Schutz menschlichen Lebens die höchste Priorität besitzt, und
 - c) für den Fall einer unvermeidbaren alternativen Gefährdung von Menschenleben keine weitere Gewichtung anhand persönlicher Merkmale vorsieht,
3. das Kraftfahrzeug selbstständig in einen risikominimalen Zustand zu versetzen, wenn die Fortsetzung der Fahrt nur durch eine Verletzung des Straßenverkehrsrechts möglich wäre,
4. im Fall der Nummer 3 der Technischen Aufsicht selbstständig
 - a) mögliche Fahrmanöver zur Fortsetzung der Fahrt vorzuschlagen sowie
 - b) Daten zur Beurteilung der Situation zu liefern, damit die Technische Aufsicht über eine Freigabe des vorgeschlagenen Fahrmanövers entscheiden kann,
5. ein von der Technischen Aufsicht vorgegebenes Fahrmanöver zu überprüfen und dieses nicht auszuführen, sondern das Kraftfahrzeug selbstständig in einen risikominimalen Zustand zu versetzen, wenn das Fahrmanöver am Verkehr teilnehmende oder unbeteiligte Personen gefährden würde,
6. eine Beeinträchtigung ihrer Funktionalität der Technischen Aufsicht unverzüglich anzuzeigen,
7. ihre Systemgrenzen zu erkennen und beim Erreichen einer Systemgrenze, beim Auftreten einer technischen Störung, die die Ausübung der autonomen Fahrfunktion beeinträchtigt, oder beim Erreichen der Grenzen des festgelegten Betriebsbereichs das Kraftfahrzeug selbstständig in einen risikominimalen Zustand zu versetzen,
8. jederzeit durch die Technische Aufsicht oder durch Fahrzeuginsassen deaktiviert zu werden und im Falle einer Deaktivierung das Kraftfahrzeug selbstständig in den risikominimalen Zustand zu versetzen,
9. der Technischen Aufsicht das Erfordernis der Freischaltung eines alternativen Fahrmanövers, der Deaktivierung mit ausreichender Zeitreserve sowie Signale zum eigenen Funktionsstatus optisch, akustisch oder sonst wahrnehmbar anzuzeigen und
10. ausreichend stabile und vor unautorisierten Eingriffen geschützte Funkverbindungen, insbesondere zur Technischen Aufsicht, sicherzustellen und das Kraftfahrzeug selbstständig in einen risikominimalen Zustand zu versetzen, wenn diese Funkverbindung abbricht oder darauf unerlaubt zugegriffen wird.'

⁷¹ Zie § 1d Abs. 3: 'Technische Aufsicht eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes ist diejenige natürliche Person, die dieses Kraftfahrzeug während des Betriebs gemäß § 1e Absatz 2 Nummer 8 deaktivieren und für dieses Kraftfahrzeug gemäß § 1e Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 Fahrmanöver freigeben kann.' Zie ook Gesetzesentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren, 8 februari 2021, p.28 en § 14 Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

⁷² § 1e Abs. 2 StVG, in het bijzonder onder Nummer 4, 8, 10 en § 1e Abs 3 Nummer 3 StVG.

Daten ihr eine Beurteilung der Situation ermöglichen und die Durchführung des alternativen Fahrmanövers nicht die Verkehrssicherheit gefährdet,

2. die autonome Fahrfunktion unverzüglich zu deaktivieren, sobald dies optisch, akustisch oder sonst wahrnehmbar durch das Fahrzeugsystem angezeigt wird,
3. Signale der technischen Ausrüstung zum eigenen Funktionsstatus zu bewerten und gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen zur Verkehrssicherung einzuleiten und
4. unverzüglich Kontakt mit den Insassen des Kraftfahrzeugs herzustellen und die zur Verkehrssicherung notwendigen Maßnahmen einzuleiten, wenn das Kraftfahrzeug in den risikominimalen Zustand versetzt wird.'

Hieruit kan worden afgeleid dat de persoon die verantwoordelijk is voor het 'technische Aufsicht' niet noodzakelijkerwijs inzittende van het voertuig is. Daarnaast blijkt uit voornoemde bepaling dat deze persoon niet voortdurend toezicht hoeft te houden.⁷³ De persoon die het 'technische Aufsicht' uitoefent voert met behulp van een extern communicatiemiddel 'Evidenzkontrolle' uit: 'Sie muss durch geeignete Vorrichtungen erkennen und entsprechend darauf aufmerksam gemacht werden können, wenn sie das Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion deaktivieren oder ein Fahrmanöver freigeben muss. Weiterhin muss sie jedoch auch Signale der autonomen Fahrfunktion zum eigenen Funktionsstatus bewerten und entsprechend reagieren können.'⁷⁴ De persoon die het 'technische Aufsicht' uitoefent is echter niet de enige betrokkene met verplichtingen: de 'Halter' en de producent van het voertuig hebben ook verplichtingen.

De verplichtingen van de producent zien vooral op het verschaffen van informatie en het aanbieden van training over het functioneren van het voertuig aan bepaalde partijen, het verzorgen van een stabiele verbinding voor het 'technische Aufsicht' en een meldplicht bij bijvoorbeeld problemen met deze verbinding:

'Der Hersteller eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion hat

1. über den gesamten Entwicklungs- und Betriebszeitraum des Kraftfahrzeugs gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt und der zuständigen Behörde nachzuweisen, dass die elektronische und elektrische Architektur des Kraftfahrzeugs und die mit dem Kraftfahrzeug in Verbindung stehende elektronische und elektrische Architektur vor Angriffen gesichert ist,
2. eine Risikobeurteilung für das Kraftfahrzeug vorzunehmen und gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt und der zuständigen Behörde nachzuweisen, wie die Risikobeurteilung durchgeführt wurde und dass kritische Elemente des Kraftfahrzeugs gegen Gefahren, die im Rahmen der Risikobeurteilung festgestellt wurden, geschützt werden,
3. eine für das autonome Fahren ausreichend sichere Funkverbindung nachzuweisen,
4. für jedes Kraftfahrzeug eine Systembeschreibung vorzunehmen, ein Betriebshandbuch zu erstellen und gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt und im Betriebshandbuch verbindlich zu erklären, dass das Kraftfahrzeug die Voraussetzungen nach § 1e Absatz 2, auch in Verbindung mit Absatz 3, erfüllt,
5. für das Kraftfahrzeug eine Schulung für die am Betrieb beteiligten Personen anzubieten, in der die technische Funktionsweise insbesondere im Hinblick auf die Fahrfunktionen und die Aufgabenwahrnehmung der Technischen Aufsicht vermittelt werden, und
6. sobald er Manipulationen am Kraftfahrzeug oder an dessen elektronischer oder elektrischer

⁷³ Gesetzesentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren, 8 februari 2021, p. 37. Zie kritisch bijv. Sophie Gatzke, Zulässigkeitsvoraussetzungen für den Betrieb autonomer Kraftfahrzeuge – Bringt das Gesetz zum autonomen Fahren Rechtssicherheit?, NZV 2022, 62 onder 1.d).

⁷⁴ Gesetzesentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren, 8 februari 2021, p.37.

Architektur oder an der mit dem Kraftfahrzeug in Verbindung stehenden elektronischen oder elektrischen Architektur erkennt, insbesondere bei einem unerlaubten Zugriff auf die Funkverbindungen des Kraftfahrzeugs, diese unverzüglich dem Kraftfahrt-Bundesamt und der nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Behörde oder auf Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung zusteht, der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes mitzuteilen und erforderliche Maßnahmen einzuleiten.’

Een probleem met de verbinding kan zich bijvoorbeeld voordoen bij een aanval van een hacker die daarbij deze verbinding verstoort.⁷⁵

De ‘Halter’ worden ook verplichtingen opgelegd, met name op het gebied van voorzorgsmaatregelen. In § 1f Abs. 1 StVG staan deze plichten opgenoemd:

‘Der Halter eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion ist zur Erhaltung der Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit des Kraftfahrzeugs verpflichtet und hat die hierfür erforderlichen Vorkehrungen zu treffen. Er hat

1. die regelmäßige Wartung der für die autonome Fahrfunktion erforderlichen Systeme sicherzustellen,
2. Vorkehrungen zu treffen, dass die sonstigen, nicht an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften eingehalten werden und
3. zu gewährleisten, dass die Aufgaben der Technischen Aufsicht erfüllt werden.’

De Duitse wetgever licht toe:

‘Welche Vorkehrungen der Halter eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion zur Einhaltung der sonstigen Verkehrsvorschriften trifft, sei es durch Übertragung der Pflichten auf die Fahrgäste, die Technische Aufsicht, einen Dritten oder eigene Kontrolle, bleibt dem Halter überlassen.’

In aanvulling op de uitbreiding van het StVG, heeft de Duitse wetgever begin 2022 de Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften geïntroduceerd.⁷⁶ In deze Verordnung worden bijvoorbeeld niet alleen toelatingseisen geïntroduceerd, maar wordt ook nadere invulling gegeven aan de verplichtingen van de ‘Halter’, het ‘technische Aufsicht’ en de producent van een autonoom voertuig.⁷⁷ Uit § 13 Abs. 1 Nummer 2⁷⁸ blijkt dat de ‘Halter’ voor iedere rit een ‘Abfahrkontrolle’ dient te verrichten welke inhoudt:

‘Die erweiterte Abfahrkontrolle im Sinne des Absatzes 1 Nummer 2 beginnt mit einer Probefahrt, um die Systeme zu aktivieren. Im Anschluss an die Probefahrt werden folgende Bereiche überprüft:

1. Bremsanlage,
2. Lenkanlage,

⁷⁵ Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 27. Auflage 2022, StVG § 1f Rn. 2.

⁷⁶ Zie voor een uitgebreide toelichting van de wetgever Verordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften via www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/008-verordnung-automatisierte-autonome-fahrfunktion.pdf?__blob=publicationFile (geaadpleegd 2 augustus 2022).

⁷⁷ §§ 12-14 Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

⁷⁸ ‘Der Halter hat zur Erfüllung der Pflichten nach § 1f Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes während des Betriebs des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion zu gewährleisten, dass (...), 2. vor jedem Fahrtantritt eine erweiterte Abfahrkontrolle nach Absatz 7 durchgeführt wird,’

3. Lichtanlage,
4. Reifen/Räder,
5. Fahrwerk,
6. sicherheitsrelevante elektronisch geregelte Fahrzeugsysteme sowie die Sensorik zur Erfassung externer und interner Parameter und
7. mechanische Fahrzeugsysteme für die aktive und passive Sicherheit.⁷⁹

Er rust dus een behoorlijke last op de schouders van de ‘Halter’ om de verkeersveiligheid via een controle als deze te waarborgen.

De paragrafen die recentelijk aan het StVG zijn toegevoegd, worden door het Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geëvalueerd: §§ 1a-1b in 2019, §§ 1d-1k na 2023.⁸⁰ In 2021 is de Bundestag over de uitkomsten van de eerstgenoemde evaluatie op de hoogte gesteld.⁸¹ Uit deze evaluatie blijkt dat er op het moment van de evaluatie nog geen voertuigen op de openbare weg waren toegelaten met functies om ‘automatisiertes Fahren’ mogelijk te maken, waardoor er nog geen ervaringen zijn opgedaan met §§ 1a en 1b StVG.⁸² De toelating van de ALKS (UN R157) heeft daarin mogelijk verandering gebracht.⁸³

⁷⁹ § 13 Abs. 7 Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

⁸⁰ § 1c, § 1l StVG.

⁸¹ Bericht über die Ergebnisse der Evaluation der Regelungen zum automatisierten Fahren, 14 april 2021, Drucksache 19/28800.

⁸² Bericht über die Ergebnisse der Evaluation der Regelungen zum automatisierten Fahren, 14 april 2021, Drucksache 19/28800, p. 3.

⁸³ Bericht über die Ergebnisse der Evaluation der Regelungen zum automatisierten Fahren, 14 april 2021, Drucksache 19/28800, p. 3. Voor uitgebreidere besprekingen in de literatuur van het juridisch kader voor ‘automatisiertes Fahren’ en ‘autonomes Fahren’ wordt hier verwezen naar onder meer: Reinhard Greger, Haftungsfragen beim automatisierten Fahren. Zum Arbeitskreis II des Verkehrsgerichtstags 2018, NZV 2018, 1; Tino Haupt, Die Verordnung zum Gesetz zum autonomen Fahren, NZV 2022, 166; Linda Seyda, Das Gesetz zum autonomen Fahren, ZD-Aktuell 2021, 0536; Tino Haupt, Auf dem Weg zum autonomen Fahren, NZV 2021, 172; Hans Steege, Das (vorerst) letzte Puzzlestück – das autonome Fahren nimmt Fahrt auf!, SVR 2022, 161; Sophie Gatzke; Zulässigkeitsvoraussetzungen für den Betrieb autonomer Kraftfahrzeuge – Bringt das Gesetz zum autonomen Fahren Rechtssicherheit?, NZV 2022, 62; Manuela Wagner, Gesetz zum autonomen Fahren – Streitpunkte im Gesetzgebungsverfahren, SVR 2021, 287; Hans Steege, Gesetzesentwurf zum autonomen Fahren (Level 4), SVR 2021, 128; Bernd Oppermann en Julia Stender-Vorwachs (ed.), Autonomes Fahren. Rechtsprobleme, Rechtsfolgen und technische Grundlagen, München: C.H. Beck Verlag 2020.

4. Oostenrijk

Bestudeerde wetgeving: Automatisiertes Fahren Verordnung (AutomatFahrV), Straßenverkehrsordnung (StVO), Kraftfahrgesetz (KFG)⁸⁴

Bestuurder: Kraftfahrzeuglenker, Lenker eines Fahrzeuges

4.1 Inleiding

De Oostenrijkse wetgever heeft voor een enigszins andere benadering gekozen dan de hiervoor besproken landen: het heeft een aparte wet gemaakt voor motorrijtuigen met autonome systemen en wel in de vorm van de Automatisiertes Fahren Verordnung. De oorspronkelijke regeling is van 2016; in 2022 heeft deze Verordnung haar meest recente wijziging ondergaan. Alvorens nader op de Verordnung in te gaan, wordt wederom eerst het bestuurdersbegrip nader verkend.

4.2 Bestuurder

In de Oostenrijkse Kraftfahrgesetz (KFG) zijn een aantal basisverplichtingen van de bestuurder ('Kraftfahrzeuglenker') van een motorrijtuig vastgelegd. Zo bepaalt § 102 KFG onder meer:

'(1) Der Kraftfahrzeuglenker darf ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hierfür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen; (...)

(...)

(2) Der Lenker hat den Lenkerplatz in bestimmungsgemäßer Weise einzunehmen. Er hat dafür zu sorgen, daß die Sicht vom Lenkerplatz aus für das sichere Lenken des Fahrzeuges ausreicht (...)

(3) Der Lenker muß die Handhabung und Wirksamkeit der Betätigungsvorrichtungen des von ihm gelenkten Kraftfahrzeuges kennen. Ist er mit ihrer Handhabung und Wirksamkeit noch nicht vertraut, so darf er das Fahrzeug nur mit besonderer Vorsicht lenken. Er muss die Lenkvorrichtung während des Fahrens mit mindestens einer Hand festhalten. Er hat sich im Verkehr der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechend zu verhalten. Während des Fahrens ist dem Lenker das Telefonieren ohne Benützung einer Freisprecheinrichtung sowie jegliche andere Verwendung des Mobiltelefons, ausgenommen als Navigationssystem, sofern es im Wageninneren befestigt ist, verboten. (...).'

De bestuurder dient dus minstens één hand aan het stuur te houden. Daarnaast kent de Straßenverkehrsordnung (StVO) meerdere bepalingen die zich richten tot de bestuurder van een motorrijtuig ('Lenker'). Zo bepaalt § 7 Abs. 1 StVO dat een bestuurder in beginsel rechts dient te houden:

'Der Lenker eines Fahrzeuges hat, sofern sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt, so weit rechts zu fahren, wie ihm dies unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und dies ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbenützer, ohne eigene Gefährdung und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist. (...).'

Een ander voorbeeld van een verkeersregel met de 'Lenker' als normadressaat is § 20 Abs. 1 StVO:

'Der Lenker eines Fahrzeuges hat die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen oder durch Straßenverkehrszeichen angekündigten Umständen, insbesondere den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen, sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Er darf auch nicht so schnell fahren, daß er andere Straßenbenützer oder an der Straße gelegene Sachen beschmutzt

⁸⁴ Wetgeving geraadpleegd via www.ris.bka.gv.at/, de website van het Rechtsinformationssystem des Bundes.

oder Vieh verletzt, wenn dies vermeidbar ist. Er darf auch nicht ohne zwingenden Grund so langsam fahren, daß er den übrigen Verkehr behindert.'

Het is dus de bestuurder die de snelheid van het motorrijtuig dient aan te passen aan de omstandigheden. Dit illustreert de belangrijke plaats die het bestuurdersbegrip in de StVO inneemt. De StVO geeft echter geen definitie van het begrip 'Lenker'. De rechtspraak heeft invulling gegeven aan de begrippen 'Lenker' (bestuurder) en 'Lenken' (besturen), zoals in de volgende uitspraak van het Verwaltungsgerichtshof uit 1967:

'Auch der Lenker eines abzuschleppenden Fahrzeuges hat, wenn auch in eingeschränktem Maße, die für das Lenken vorhandenen Einrichtungen während der Bewegung des abzuschleppenden Fahrzeuges zu betätigen. Es liegt daher auch in diesem Fall ein "Lenken" iSd § 5 Abs 1 StVO vor.'⁸⁵

Dat het bestuurdersbegrip een centrale rol speelt in de verkeersregels in de StVO, net als het bestuurdersbegrip in de verkeersregels van het Nederlandse RVV 1990, doet de vraag rijzen hoe hier mee omgegaan wordt in het licht van de komst van de ALKS en ADS. De verplichting uit § 102 Abs. 3 KFG om als 'Lenker' één hand aan het stuur te hebben lijkt op het eerste gezicht niet verenigbaar met de ALKS en ADS.

4.3 Automatisiertes Fahren Verordnung

De Automatisiertes Fahren Verordnung (AutomatFahrV) voorziet in het testen van autonome voertuigen, maar ook in het ingebruiknemen van motorrijtuigen met bepaalde autonome systemen ('Anwendungsfälle für genehmigte Systeme in Serie'). De AutomatFahrV steunt op § 102 Abs. 3a en Abs. 3b KFG:

'(3b) In allen Fällen gemäß Abs. 3a kann von den Pflichten des Abs. 2 erster Satz und Abs. 3 dritter Satz, erster Fall, abgewichen werden. Der Lenker bleibt aber stets verantwortlich, seine Fahraufgaben wieder zu übernehmen. Durch Verordnung des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist festzulegen,

1. in welchen Verkehrssituationen,
2. auf welchen Arten von Straßen,
3. bis zu welchen Geschwindigkeitsbereichen,
4. bei welchen Fahrzeugen,
5. welchen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen bestimmte Fahraufgaben übertragen werden können. Im Falle von Testfahrten kann durch Verordnung auch die Ausstellung einer Testbescheinigung durch den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für die Testorganisation vorgesehen werden, wenn im Vorfeld bereits ausreichend Tests virtuell und real mit dem zu testenden System stattgefunden haben.'

Hieruit blijkt dat onder meer van de verplichting voor de bestuurder om minimaal één hand aan het stuur te hebben kan worden afgeweken. § 102 Abs. 3a concretiseert:

'(3a) Sofern durch Verordnung vorgesehen, darf der Lenker bestimmte Fahraufgaben im Fahrzeug vorhandenen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen übertragen, sofern

⁸⁵ Verwaltungsgerichtshof, 19 juni 1967, 7094/A geraadpleegd via www.ris.bka.at/Dokumente/Vwgh/JWR_1967000265_19670619X01/JWR_1967000265_19670619X01.html. §5 StVO heeft betrekking op rijden onder invloed.

1. diese Systeme genehmigt sind oder
2. diese Systeme den in der Verordnung festgelegten Anforderungen für Testzwecke entsprechen.'

Het gebruik van motorrijtuigen met 'Assistenzsysteme oder automatisierte oder vernetzte Fahrsysteme' is alleen toegestaan ('genehmigt') voor zover deze zijn opgenomen in de Automatisiertes Fahren Verordnung.⁸⁶ Daarbij gaat het om een parkeerhulpsysteem⁸⁷ en een 'Autobahnassistent'. Ten aanzien deze laatste bepaalt § 11 AutomatFahrV:

- '(1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als Autobahn-Assistent mit automatischer Spurhaltung ein System, das die Längsführung des Fahrzeugs, wie beschleunigen, bremsen, anhalten, Abstandskontrolle, sowie die Querführung des Fahrzeugs zur Spurhaltung mittels automatischer Lenkfunktion im Sinne der ECE-Regelung Nr. 79 auf Autobahnen und Schnellstraßen übernehmen kann.
- (2) Sobald der Lenker auf die Autobahn oder Schnellstraße aufgefahren ist und sich in den fließenden Verkehr eingereiht hat, darf er das System aktivieren.
- (3) Solange das System aktiviert ist, ist der Lenker von der Verpflichtung die Lenkvorrichtung während des Fahrens mit mindestens einer Hand festzuhalten enthoben.
- (4) Rechtzeitig vor einem Spurwechsel, vor Baustellenbereichen und vor Erreichen der Ausfahrt sind die Fahraufgaben wieder vom Lenker zu übernehmen.
- (5) Es muss eine Notfallvorrichtung vorhanden sein, mit der das System unverzüglich deaktiviert oder übersteuert werden kann. Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die Notfallvorrichtung unverzüglich betätigen und die übertragenen Fahraufgaben übernehmen.
- (6) Das System darf nur nach Herstellerangaben und ausschließlich auf Autobahnen und Schnellstraßen, jedoch nicht in Baustellenbereichen, verwendet werden.
- (7) Das System darf in Fahrzeugen der Klassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 verwendet werden.'

⁸⁶ § 1 AutomatFahrV: '(1) Die Bestimmungen dieser Verordnung sind auf Fahrzeuge anzuwenden, die den im 2. oder 3. Abschnitt angeführten Anwendungsfällen entsprechen, in denen Assistenzsysteme oder automatisierte oder vernetzte Fahrsysteme vorhanden sind. Das Verwenden solcher Systeme ist nur zulässig, sofern

1. diese Systeme genehmigt, in Serie und den Anwendungsfällen des 3. Abschnitts zuordenbar sind oder
2. diese Systeme für Testzwecke eingesetzt werden und den Anwendungsfällen des 2. Abschnittes zuordenbar sind. (...).'

⁸⁷ § 10 AutomatFahrV: '(1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als Einparkhilfe ein System, das die Fahraufgaben beim Ein- und Ausparken des Fahrzeugs mittels automatischer Lenkfunktion im Sinne der ECE-Regelung Nr. 79 übernehmen kann.

- (2) Das System darf ausschließlich zum Ein- und Ausparken des Fahrzeugs verwendet werden.
- (3) Sobald der Lenker das System aktiviert, werden einzelne oder sämtliche Fahraufgaben beim Ein- und Ausparken auf das System übertragen. Das System muss daher in der Lage sein, alle übertragenen Fahraufgaben beim Ein- und Ausparken automatisch zu bewältigen.
- (4) Solange das System aktiviert ist, ist der Lenker von den Verpflichtungen den Lenkerplatz einzunehmen und die Lenkvorrichtung während des Fahrens mit mindestens einer Hand festzuhalten enthoben. Solange das System aktiviert ist, muss sich der Lenker in unmittelbarer Nähe zum Fahrzeug befinden und den Ein- oder Ausparkvorgang überwachen.
- (5) Es muss eine Notfallvorrichtung vorhanden sein, mit der das System unverzüglich deaktiviert oder übersteuert werden kann. Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die Notfallvorrichtung unverzüglich betätigen.
- (6) Das System darf nur nach Herstellerangaben und nur bis zu einer maximalen Geschwindigkeit von 10 km/h verwendet werden.
- (7) Das System darf auf allen Straßenarten verwendet werden.
- (8) Das System darf in Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 verwendet werden.'

Deze bepaling verwijst naar systemen die vallen onder UN R79.⁸⁸ UN R157 betreffende de ALKS wordt in deze bepaling niet genoemd. Lutz omschrijft het verschil tussen UN R79 en UN R157 als volgt:

‘(...) So wurden durch die UN/ECE-Regelung R79 verschiedene Kategorien von sogenannten automatischen Lenkfunktionen ("Automatically Commanded Steering Function", (ACSF)) ermöglicht. Die neue R157 ermöglicht darüber hinaus sogenannte "Automated Lane Keeping Systems" (ALKS) außerhalb der R79, auf deren Grundlage eine Typgenehmigung automatisierter Autobahnstapiloten erfolgen kann. Angepasst wurde des Weiteren das Verhaltensrecht im internationalen wie auch nationalen Rahmen, um dem Fahrer zu erlauben, sich in einem bestimmten Umfang vom Verkehrsgeschehen abzuwenden, wenn sich das Fahrzeug im automatisierten/autonomen Betrieb befindet.’⁸⁹

Het is daarom de vraag of met de ‘Autobahn-Assistent’ uit § 11 AutomatFahrV de ALKS wordt bedoeld. Gezien de formulering in § 11 AutomatFahrV is het echter wel duidelijk dat de ADS buiten de reikwijdte van de Verordning valt. De Oostenrijkse wetgeving voorziet momenteel dus niet in het gebruik van dit autonome systeem, dat een grotere reikwijdte heeft dan de ‘Autobahn-Assistent’.⁹⁰

⁸⁸ Regulation No 79 of the Economic Commission for Europe of the United Nations (UN/ECE) — Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to steering equipment.

⁸⁹ L.S. Lutz, Neue Vorschriften für das automatisierte und autonome Fahren - ein Überblick, Deutsches Autorecht 91/4, p. 182-185 (via <https://trid.trb.org/view/1854272>).

⁹⁰ Voor de volledigheid zij hier nog gewezen op § 3 over de rol van de ‘Lenker’ indien de bovengenoemde systemen uit § 10 en § 11 AutomatFahrV worden gebruikt: ‘(1) Fahrzeuge, die mit solchen Systemen ausgerüstet sind, dürfen nur verwendet werden, wenn der Lenker den für ihn vorgesehenen Platz in bestimmungsgemäßer Weise einnimmt.

(2) Der Lenker darf diesen Systemen bestimmte Fahraufgaben übertragen, bleibt aber stets verantwortlich, seine Fahraufgaben wieder zu übernehmen. (...)’

5. België

Bestudeerde wetgeving:	Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer [en van het gebruik van de openbare weg] (Wegcode) ⁹¹
Bestuurder:	Bestuurder, conducteur

5.1 Inleiding

Al in 2016 publiceerde de Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer een gedragscode voor het testen van autonome voertuigen op de weg.⁹² Twee jaar later volgde een wetswijziging.⁹³ Sindsdien voorziet art. 59/1 van de Belgische Wegcode in het testen van 'geautomatiseerde voertuigen' op de Belgische openbare weg:

'De minister bevoegd voor het Wegverkeer of diens afgevaardigde kan, bij wijze van uitzondering, voor de testvoertuigen die gebruikt worden in het kader van experimenten met geautomatiseerde voertuigen, onder de door hem vastgestelde voorwaarden en beperkt in de tijd, afwijkingen toestaan op de bepalingen van dit reglement.'

Regels die specifiek zien op het gebruik van ALKS en ADS ontbreken vooralsnog, hoewel het bestuurdersbegrip in het licht van de komst van met name de ADS mogelijk wel tot problemen zou kunnen leiden. Hieronder zal dit kort uiteen worden gezet.

5.2 Bestuurder

Het bestuurdersbegrip neemt in de Belgische Wegcode een belangrijke plek in. Zoals in het Nederlandse wegenverkeersrecht, is ook naar Belgisch recht de bestuurder regelmatig normadressaat van verkeersregels uit de Wegcode. Zo luidt art. 12.3.1 van de Wegcode:

'Elke bestuurder moet voorrang verlenen aan de bestuurder die van rechts komt, behalve indien hij op een rotonde rijdt of indien de bestuurder die van rechts komt uit een verboden rijrichting komt.'

De bestuurder heeft bovendien een zogeheten controleverplichting, omschreven in art. 8.3 van de Wegcode:

'Elke bestuurder (...).

Hij moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig (...) goed in de hand hebben.'⁹⁴

In art. 8.1 Wegcode is vastgelegd dat 'Elk voertuig of elke sleep in beweging' een bestuurder dient te hebben.⁹⁵ De definitie van 'bestuurder' ('al wie een voertuig bestuurt')⁹⁶ geeft weinig duidelijkheid over de invulling van het bestuurdersbegrip. De Nil en De Bruyne concluderen op basis van

⁹¹ Online geraadpleegd via Justel, een database van de Belgische Federale Overheidsdienst Justitie, www.ejustice.just.fgov.be/cgi_wet/wet.pl.

⁹² Gedragscode voor testen in België, D/2016/13.831/3, FOD Mobiliteit en Vervoer 2016, beschikbaar via https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/code_of_practice_nl_2016_09.pdf.

⁹³ Koninklijk besluit betreffende experimenten met geautomatiseerde voertuigen, 2018-03-18/13.

⁹⁴ Zie over deze controleverplichting in het licht van toenemende voertuigautomatisering Nicholas de Nil en Jan De Bruyne, Verkeersreglementering en autonome motorvoertuigen, in: Jan De Bruyne (ed.), *Autonome motorvoertuigen. Een multidisciplinair onderzoek naar de maatschappelijke impact*, Brugge: Vanden Broele 2021, p. 281-284.

⁹⁵ Art. 8.1 Wegcode luidt voluit: 'Elk voertuig of elke sleep in beweging moet een bestuurder hebben. Dit geldt ook voor de trek-, last- of rijdieren en het vee, afzonderlijk of in kudde.'

⁹⁶ Art. 2.13 Wegcode.

rechtspraak en verder onderzoek dat er twee criteria zijn: een feitelijk criterium en een normatief criterium.⁹⁷ Naar het feitelijk criterium wordt een persoon als bestuurder beschouwd wanneer hij het motorrijtuig in beweging brengt, ook wanneer hij die intentie niet heeft of het stuurwiel niet hanteert.⁹⁸ Alleen op het moment van het uitvoeren van de handeling waarmee de beweging van het motorrijtuig wordt beïnvloed, zou deze persoon aan te merken zijn als bestuurder.⁹⁹

Een persoon kan ook als bestuurder worden gekwalificeerd wanneer hij verantwoordelijk is voor het sturen 'ook al stelt hij geen handelingen die daadwerkelijk een invloed hebben op de beweging van het motorvoertuig.'¹⁰⁰ Dit normatieve criterium is gebaseerd op een uitspraak van het Belgische Hof van Cassatie ten aanzien van de rol van een rijinstructeur:

'dat uit de redenen van het beroepen vonnis, overgenomen door de bestreden beslissing, blijkt dat het voertuig weliswaar door een leerling was bestuurd, maar dat eiser over de nodige pedalen beschikte om zelf te kunnen versnellen, remmen of stoppen en daardoor in de werkelijkheid verantwoordelijk was voor het sturen ; Dat uit die vaststelling en overweging het vonnis wettelijk heeft kunnen afleiden dat eiser het voertuig bestuurde en hem derhalve veroordeelt wegens een feit dat hij, als bestuurder persoonlijk heeft gepleegd,'¹⁰¹

De Nil en De Bruyne leiden hieruit af dat een gebruiker die toezicht houdt op een autonoom besturingssysteem als bestuurder kan worden gezien, zelfs wanneer hij niet in het functioneren van het systeem ingrijpt.¹⁰² Op die wijze zou er toch sprake van een bestuurder zijn, ook al zijn De Nil en De Bruyne van mening dat degene die een autonoom motorrijtuig inschakelt daarmee niet voor de rest van de rit bestuurder blijft.¹⁰³ Bij beantwoording van de vraag of een motorrijtuig met ingeschakelde ALKS een bestuurder heeft, komt het dus aan op de vraag of de gebruiker toezicht dient te houden dan wel toezicht houdt.

De beide auteurs signaleren de noodzaak voor de Belgische wetgever om duidelijkheid te verschaffen ten aanzien van bepalingen met een subjectieve term, die door het autonome systeem zal moeten

⁹⁷ Nicholas de Nil en Jan De Bruyne, Verkeersreglementering en autonome motorvoertuigen, in: Jan De Bruyne (ed.), Autonome motorvoertuigen. Een multidisciplinair onderzoek naar de maatschappelijke impact, Brugge: Vanden Broele 2021, p. 271 e.v.

⁹⁸ Nicholas de Nil en Jan De Bruyne, Verkeersreglementering en autonome motorvoertuigen, in: Jan De Bruyne (ed.), Autonome motorvoertuigen. Een multidisciplinair onderzoek naar de maatschappelijke impact, Brugge: Vanden Broele 2021, p. 276.

⁹⁹ Nicholas de Nil en Jan De Bruyne, Verkeersreglementering en autonome motorvoertuigen, in: Jan De Bruyne (ed.), Autonome motorvoertuigen. Een multidisciplinair onderzoek naar de maatschappelijke impact, Brugge: Vanden Broele 2021, p. 276.

¹⁰⁰ Nicholas de Nil en Jan De Bruyne, Verkeersreglementering en autonome motorvoertuigen, in: Jan De Bruyne (ed.), Autonome motorvoertuigen. Een multidisciplinair onderzoek naar de maatschappelijke impact, Brugge: Vanden Broele 2021, p. 277.

¹⁰¹ Cass. 4 juni 1973, *Arr.Cass.* 1973, 961, geraadpleegd via database KU Leuven:

<https://bib.kuleuven.be/rbib/collectie/archieven/arrcass/arresten-van-het-hof-van-cassatie>. Zie uitgebreid Nicholas de Nil en Jan De Bruyne, Verkeersreglementering en autonome motorvoertuigen, in: Jan De Bruyne (ed.), Autonome motorvoertuigen. Een multidisciplinair onderzoek naar de maatschappelijke impact, Brugge: Vanden Broele 2021, p. 277-278. De twee gehanteerde criteria vertonen gelijkenis met het Nederlandse onderscheid tussen een feitelijk bestuurder en een juridisch bestuurder.

¹⁰² Nicholas de Nil en Jan De Bruyne, Verkeersreglementering en autonome motorvoertuigen, in: Jan De Bruyne (ed.), Autonome motorvoertuigen. Een multidisciplinair onderzoek naar de maatschappelijke impact, Brugge: Vanden Broele 2021, p. 277.

¹⁰³ Nicholas de Nil en Jan De Bruyne, Verkeersreglementering en autonome motorvoertuigen, in: Jan De Bruyne (ed.), Autonome motorvoertuigen. Een multidisciplinair onderzoek naar de maatschappelijke impact, Brugge: Vanden Broele 2021, p. 276 onder verwijzing naar twee auteurs die deze zienswijze niet lijken te delen.

worden geïnterpreteerd (zoals het begrip ‘aangepaste snelheid’ van art. 10.1.1.° Wegcode),¹⁰⁴ Daarnaast betogen deze auteurs dat ook de controleverplichting van art. 8.3 van de Wegcode onder de loep dient te worden genomen door de wetgever ter verduidelijking van wat er van de bestuurder kan en mag worden verwacht.¹⁰⁵ Daarmee lijkt aanpassing van de Wegcode, ook bij de door De Nil en De Bruyne voorgestane interpretatie van het bestuurdersbegrip, op den duur onontkoombaar.

¹⁰⁴ Nicholas de Nil en Jan De Bruyne, Verkeersreglementering en autonome motorvoertuigen, in: Jan De Bruyne (ed.), Autonome motorvoertuigen. Een multidisciplinair onderzoek naar de maatschappelijke impact, Brugge: Vanden Broele 2021, p. 296. Artikel 10.1.1° Wegcode luidt: ‘Elke bestuurder moet zijn snelheid regelen zoals vereist wegens de aanwezigheid van andere weggebruikers, in 't bijzonder de meest kwetsbaren, de weersomstandigheden, de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de staat en de lading van zijn voertuig; zijn snelheid mag geen oorzaak zijn van ongevallen, noch het verkeer hinderen.’

¹⁰⁵ Nicholas de Nil en Jan De Bruyne, Verkeersreglementering en autonome motorvoertuigen, in: Jan De Bruyne (ed.), Autonome motorvoertuigen. Een multidisciplinair onderzoek naar de maatschappelijke impact, Brugge: Vanden Broele 2021, p. 283.

6. Spanje

Bestudeerde wetgeving:	Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (hierna: Ley 18/2021) ¹⁰⁶
Bestuurder:	conductor

6.1 Inleiding

De Spaanse Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (hierna: Verkeerswet) heeft in maart 2022 met de Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (hierna: Ley 18/2021) een wijziging ondergaan gericht op het gebruik van autonome voertuigen op de Spaanse openbare weg. Hierna zal kort worden ingegaan op deze wijziging en op het in het Spaanse recht gehanteerde bestuurdersbegrip.

6.2 Bestuurder

In de Spaanse Verkeerswet wordt het begrip bestuurder ('conductor') gebezigd, maar een definitie van dit begrip wordt niet gegeven.¹⁰⁷ Er zijn meerdere gedragsregels die de 'conductor' als normadressaat hebben. Zo luidt art. 10 (2) (geïntroduceerd met de Ley 18/2021):

'2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía, especialmente a aquellos cuyas características les hagan más vulnerables'¹⁰⁸

Dit artikel schrijft voor dat – kort gezegd – de bestuurder zich voldoende voorzichtig dient te gedragen in het verkeer. In de Verkeerswet wordt, net als in het Verdrag van Wenen, voorgeschreven dat de 'conductor' zijn motorrijtuig onder controle dient te hebben:

'El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo (...)'¹⁰⁹

Deze gedragsregels roepen de vraag op hoe het besturen door ADS hier kan worden ingepast. Kan de ADS worden begrepen onder 'el conductor'?

6.3 Wijziging Verkeerswet

De aanpassingen die de Ley 18/2021 in de Verkeerswet heeft aangebracht lijken geen antwoord te geven op deze vraag. De Ley 18/2021 heeft echter wel onder meer een bepaling geïntroduceerd die

¹⁰⁶ Geraadpleegd via de website van de Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (Staatsblad) via www.boe.es/buscar/.

¹⁰⁷ De beperkingen waaraan dit onderzoek onderworpen is, maken dat er geen jurisprudentie over dit onderwerp kon worden geraadpleegd.

¹⁰⁸ Dit kan vertaald worden als 'De bestuurder moet het voertuig met de nodige zorgvuldigheid, omzichtigheid en aandacht gebruiken om schade te vermijden, zowel aan zichzelf als aan anderen, en ervoor zorgen dat hijzelf, de andere inzittenden van het voertuig en andere weggebruikers, met name die welke door hun kenmerken kwetsbaarder zijn, niet in gevaar worden gebracht.' (deepl.com).

¹⁰⁹ Art. 13(1) Verkeerswet, hetgeen vertaald kan worden als 'De bestuurder dient in staat te zijn te allen tijde de controle uit te oefenen over zijn voertuig.'

een administratieve verplichting schept voor de eigenaar van een motorrijtuig met geautomatiseerd systeem:

‘El titular del sistema de conducción automatizado de un vehículo deberá comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico las capacidades o funcionalidades del sistema de conducción automatizada, así como su dominio de diseño operativo, en el momento de la matriculación, y con posterioridad, siempre que se produzca cualquier actualización del sistema a lo largo de la vida útil del vehículo’¹¹⁰

Daarnaast staat met de inwerkingtreding van de aanpassingen van de Ley 18/2021 vast dat het uitvaardigen van regels omtrent de procedure van certificering van autonome motorrijtuigen zaak van de regering is:

‘2. Asimismo se habilita específicamente al Gobierno (...) k) para regular el procedimiento por el que se certifique que un vehículo dotado de un sistema de conducción automatizado cumple con las normas de circulación, así como la definición de las capacidades de automatización y de los entornos operacionales de uso que se harán constar tanto en el Registro de Vehículos como en los permisos de circulación.’¹¹¹

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken krijgt eveneens een nieuwe bevoegdheid ten aanzien van de verkeers- en veiligheidsvoorschriften waaraan een motorrijtuig met geautomatiseerd rijstelsysteem moet voldoen:

‘Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas y de las previstas en el artículo anterior, corresponde al Ministerio del Interior
u) De conformidad con lo dispuesto en la Ley, las normas en materia de tráfico y seguridad vial que deberán cumplir los vehículos dotados de un sistema de conducción automatizado para su circulación, a excepción de los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos cuyo desarrollo corresponde al Ministerio competente en materia de industrial’¹¹²

Hieruit valt af te leiden dat het motorrijtuig met ingeschakeld geautomatiseerd systeem heeft te voldoen aan verkeersregels. Specifieke, tot het systeem gerichte verkeersregels lijken echter te ontbreken. De hierboven genoemde gedragsvoorschriften lijken wel te rijmen met de ALKS, maar ten aanzien van de ADS zou hier op een probleem kunnen worden gestuit: is er nog wel een bestuurder (‘conductor’)? Momenteel lijkt het er echter op dat de Spaanse wetgever (nog) geen noodzaak ziet

¹¹⁰ Art. 11bis Verkeerswet, hetgeen kan worden vertaald als ‘De eigenaar van het geautomatiseerde systeem voor het besturen van een voertuig deelt het Voertuigregister van de autonome instantie Jefatura Central de Tráfico bij de registratie, en vervolgens bij elke aanpassing van het systeem tijdens de nuttige levensduur van het voertuig, de mogelijkheden of functies van het geautomatiseerde systeem mee, alsmede het operationele ontwerpdomein ervan.’ (met behulp van deepl.com)

¹¹¹ Disposición final segunda onder (2)k) van de Verkeerswet. Te vertalen als ‘De regering is ook uitdrukkelijk bevoegd (...) k) om de procedure te regelen voor de certificering dat een voertuig dat is uitgerust met een geautomatiseerd aandrijfsysteem voldoet aan de verkeersregels, alsmede de definitie van de automatiseringsmogelijkheden en de operationele gebruiksomgevingen die zowel in het voertuigregister als op de kentekenbewijzen moeten worden vermeld.’ (deepl.com).

¹¹² Art. 5 aanhef en onder (u) Verkeerswet, te vertalen als ‘Onverminderd de bevoegdheden van de autonome gemeenschappen en de in het vorige artikel bedoelde bevoegdheden, is het Ministerie van Binnenlandse Zaken, overeenkomstig de bepalingen van de wet, bevoegd voor de verkeers- en verkeersveiligheidsvoorschriften waaraan voertuigen die zijn uitgerust met een geautomatiseerd besturingssysteem moeten voldoen om in het verkeer te mogen worden gebracht, met uitzondering van de technische voorschriften voor de goedkeuring van voertuigen, waarvan de ontwikkeling onder de bevoegdheid van het met industriële aangelegenheden belaste Ministerie valt’ (deepl.com).

tot het aanpassen van de Verkeerswet.¹¹³ Hier wordt daarom volstaan met het signaleren van dit mogelijke probleem.

¹¹³ De beperkingen waar dit onderzoek aan onderworpen is, maken dat er geen Spaanstalige literatuur over dit onderwerp kon worden geraadpleegd. Engelstalige literatuur bood op dit punt geen duidelijkheid.

7. Groot-Brittannië

Bestudeerde wetgeving: Automated and Electric Vehicles Act 2018¹¹⁴

Bestuurder: driver

7.1 Inleiding

Groot-Brittannië wordt, hoewel het geen EU Lidstaat is, besproken in dit rapport omdat de Britse wetgever reeds heeft voorzien in wetgeving ten aanzien van autonoom rijden. Bovendien hebben de Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission (hierna: Law Commissions) in een uitgebreid rapport oplossingsrichtingen voor nog aan te pakken juridische problemen uiteengezet.¹¹⁵ Het rapport van deze Law Commissions kan daarmee nieuwe inzichten en benaderingen bieden die zich wellicht ook lenen voor toepassing in de Nederlandse context.

Allereerst zal hier kort de Automated and Electric Vehicles Act 2018 (AEVA 2018) worden besproken, om vervolgens relevante aanbevelingen uit het rapport van de Law Commissions te behandelen. In hoeverre de daarin geboden oplossingsrichtingen zich lenen voor de Nederlandse context wordt, tezamen met de oplossingsrichtingen geboden door de hierboven besproken wetgeving van enkele EU lidstaten, in het hoofdstuk 8 uiteengezet.

7.2 Automated and Electric Vehicles Act 2018

Part I van de AEVA 2018 gaat over de civielrechtelijke aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een ‘automated vehicle’. Een voertuig is een automated vehicle wanneer het voertuig op een ten behoeve van de AEVA 2018 opgestelde lijst¹¹⁶ staat die naar de opvatting van Secretary of State is ontworpen of aangepast ‘to be capable, in at least some circumstances or situations, of safely driving themselves’:

- ‘(1)The Secretary of State must prepare, and keep up to date, a list of all motor vehicles that—
- (a)are in the Secretary of State’s opinion designed or adapted to be capable, in at least some circumstances or situations, of safely driving themselves, and
 - (b)may lawfully be used when driving themselves, in at least some circumstances or situations, on roads or other public places in Great Britain.
- (2)The list may identify vehicles—
- (a)by type,
 - (b)by reference to information recorded in a registration document issued under regulations made under section 22 of the Vehicle Excise and Registration Act 1994, or
 - (c)in some other way.
- (3)The Secretary of State must publish the list when it is first prepared and each time it is revised.
- (4)In this Part “automated vehicle” means a vehicle listed under this section.’¹¹⁷

In de kern van de zaak kan een voertuig dus als ‘automated vehicle’ worden aangemerkt wanneer het in staat is in bepaalde omstandigheden zelfstandig, dus zonder hulp van de mens, veilig te rijden.

¹¹⁴ Geraadpleegd via <https://www.legislation.gov.uk/>, een website van de overheid van het Verenigd Koninkrijk.

¹¹⁵ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, beschikbaar via www.lawcom.gov.uk/project/automated-vehicles/.

¹¹⁶ Zie www.gov.uk/guidance/self-driving-vehicles-listed-for-use-in-great-britain.

¹¹⁷ Section 1(1) AEVA 2018.

Wanneer een 'automated vehicle' een ongeval veroorzaakt en daarbij letselschade aan iemand toebrengt of een zaak (niet zijnde het motorrijtuig zelf) beschadigt kan de verzekeraar van het 'automated vehicle' voor deze schade ¹¹⁸aansprakelijk worden gesteld, mits het 'automated vehicle' verzekerd is:

'(1)Where—

- (a)an accident is caused by an automated vehicle when driving itself on a road or other public place in Great Britain,
- (b)the vehicle is insured at the time of the accident, and
- (c)an insured person or any other person suffers damage as a result of the accident, the insurer is liable for that damage.'¹¹⁹

De verzekeraar heeft op zijn beurt de mogelijkheid om regres te nemen op degene die het ongeval heeft veroorzaakt:

'(1)Where—

- (a) section 2 imposes on an insurer, (...), liability to a person who has suffered damage as a result of an accident ("the injured party"), and
- (b)the amount of the insurer's (...) liability to the injured party in respect of the accident (including any liability not imposed by section 2) is settled, any other person liable to the injured party in respect of the accident is under the same liability to the insurer or vehicle owner.'¹²⁰

Het slachtoffer van een verkeersongeval aan wie schade is toegebracht door het 'automated vehicle' hoeft zich daarmee niet te buigen over de vraag wie een fout heeft gemaakt, wie een zorgplicht heeft geschonden. Hij kan zich voor schadevergoeding wenden tot de verzekeraar van het 'automated vehicle'. De verzekeraar kan er vervolgens voor kiezen zich te verdiepen in de vraag op wie hij verhaal kan nemen, waarbij dan de vraag naar mogelijk geschonden zorgplichten een rol gaat spelen. Hiermee is voorzien in een aansprakelijkheidsregime voor gevolgen van het gebruik van een motorrijtuig met ADS, uiteraard mits dit voertuig voorkomt op de lijst met 'automated vehicles'.

¹¹⁸ Section 2(3) AEVA 2018: '(3) In this Part "damage" means death or personal injury, and any damage to property other than—

- (a) the automated vehicle,
- (b) goods carried for hire or reward in or on that vehicle or in or on any trailer (whether or not coupled) drawn by it, or
- (c) property in the custody, or under the control, of—
 - (i) the insured person (where subsection (1) applies), or
 - (ii) the person in charge of the automated vehicle at the time of the accident (where subsection (2) applies).'

¹¹⁹ Section 2(1) AEVA 2018. Wanneer het 'automated vehicle' niet is verzekerd, is de eigenaar aansprakelijk (Section 2(2) AEVA 2018): '(2) Where—

- (a)an accident is caused by an automated vehicle when driving itself on a road or other public place in Great Britain,
- (b)the vehicle is not insured at the time of the accident,
- (c)section 143 of the Road Traffic Act 1988 (users of motor vehicles to be insured or secured against third-party risks) does not apply to the vehicle at that time—
 - (i)because of section 144(2) of that Act (exemption for public bodies etc), or
 - (ii)because the vehicle is in the public service of the Crown, and
- (d)a person suffers damage as a result of the accident, the owner of the vehicle is liable for that damage.'

¹²⁰ Section 5(1) AEVA 2018.

7.3 Automated Vehicles: joint report

In 2018 startten de Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission (hierna: Law Commissions) op verzoek van het Centre for Connected and Autonomous Vehicles met een ‘review to enable the safe and responsible introduction of automated vehicles on GB roads and public places.’¹²¹ Meerdere ‘consultation papers’ hebben geleid tot het een rapport met de titel ‘Automated Vehicles: joint report’¹²² waarin aanbevelingen worden gedaan voor het herzien van de wegenverkeerswetgeving van, Engeland, Wales en Schotland:

‘The automated vehicles joint report has been laid before Parliament and the Scottish Parliament. The UK, Scottish and Welsh Governments will decide whether to accept our recommendations and introduce legislation to bring them into effect.’¹²³

Het rapport van de Law Commissions is zeer uitgebreid en bevat een keur aan afwegingen en aanbevelingen. Hieronder zullen enkele van de aanbevelingen van de Law Commissions worden besproken. Daarbij is gekozen voor de aanbevelingen die vanuit het perspectief van de Nederlandse wegenverkeerswetgeving voor regeling van de ADS van belang zijn.

7.3.1 Nieuwe begrippen

In het rapport van de Law Commissions wordt de term ‘automated driving system’ (ADS) veelvuldig gebruikt. De Law Commissions zoeken voor de invulling van deze term aansluiting bij de SAE:

‘An automated driving system (ADS) is defined by the SAE as the combination of software and hardware capable of performing the entire DDT. ADS refers to a system within a vehicle, not the vehicle itself. A single ADS may operate in different ODDs.’¹²⁴

Deze omschrijving lijkt sterk op de definitie van ADS in de ADS Implementing Act (concept) van de GSR:

“Automated Driving System’ (ADS) means the hardware and software that are collectively capable of performing the entire DDT on a sustained basis in a specific operational design domain (ODD).’¹²⁵

Hiernaast gebruiken de Law Commissions de term ‘self-driving’, waarbij wordt aangehaakt bij de term ‘driving itself’ zoals gedefinieerd in section 8(1)(a) van de AEVA 2018:

‘a vehicle is “driving itself” if it is operating in a mode in which it is not being controlled, and does not need to be monitored, by an individual’

Het label ‘self-driving’¹²⁶ heeft juridische consequenties: wanneer een motorrijtuig ‘self-driving’ is, is degene die dit motorrijtuig met ingeschakelde ADS gebruikt niet verantwoordelijk voor hetgeen het systeem doet.¹²⁷ Dit is anders wanneer het motorrijtuig niet ‘self-driving’ is; ook al beschikt het

¹²¹ www.lawcom.gov.uk/project/automated-vehicles/ (geraadpleegd 17 augustus 2022). Het Centre for Connected and Autonomous Vehicles maakt deel uit van het Department for Transport en het Department for Business, Energy & Industrial Strategy van de overheid van het Verenigd Koninkrijk.

¹²² Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, beschikbaar via www.lawcom.gov.uk/project/automated-vehicles/.

¹²³ www.lawcom.gov.uk/project/automated-vehicles/ (geraadpleegd 17 augustus 2022).

¹²⁴ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 2.21 onder verwijzing naar SAE standard J3016.

¹²⁵ Art. 2(1) ADS Implementing Act (concept).

¹²⁶ Zie Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 2.25-2.27.

¹²⁷ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 3.4.

motorrijtuig over (geavanceerde) bestuurderondersteunende systemen, het is aan de ‘the human behind the wheel to monitor the vehicle and the driving environment, and to respond to events.’¹²⁸

De Law Commissions introduceren drie nieuwe begrippen, waarvan als eerste te noemen is de Authorised Self-Driving Entity (ASDE). Deze entiteit is de fabrikant van het motorrijtuig, dan wel de software ontwikkelaar ‘who puts an AV forward for authorisation as having self-driving features.’¹²⁹ Twee andere begrippen die door de Law Commissions worden geïntroduceerd zijn sterk met elkaar verbonden: de ‘user-in-charge’ en de ‘NUIC operator’, waarbij NUIC staat voor ‘no user-in-charge’. De Law Commissions omschrijven de rol van ‘user-in-charge’ als volgt:

‘an individual who is in the vehicle and in a position to operate the driving controls while an ADS feature is engaged.’¹³⁰

De NUIC operator komt in beeld wanneer er geen ‘user in charge’ is, bijvoorbeeld bij ‘automated valet parking’ en een ‘low speed delivery pod’.¹³¹ Het gaat hierbij voornamelijk om een organisatie die toezicht (‘oversight’) dient te houden wanneer een ‘NUIC feature’ is ingeschakeld.¹³² Dit toezicht is geen continu toezicht:

‘This does not mean that they need to monitor the driving environment. If a driving automation system requires an individual to monitor the driving vehicle, it is not self-driving but is simply being driven remotely.’¹³³

De medewerkers van de ‘NUIC operator’ dienen wel te reageren op meldingen wanneer het motorrijtuig in een situatie terecht komt waarin het motorrijtuig zichzelf niet kan redden.¹³⁴ Deze medewerkers kunnen fysiek aanwezig zijn in de buurt van het motorrijtuig, maar de Law Commissions achten het waarschijnlijker dat de medewerkers van de ‘NUIC operator’ hun werkzaamheden op afstand verrichten.¹³⁵

¹²⁸ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 3.3.

¹²⁹ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 2.41.

¹³⁰ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 2.44. Zie uitgebreider para 4.2 van de samenvatting van het rapport (beschikbaar op <https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage-11jsxou24uy7q/uploads/2022/01/AV-Summary-25-01-22-2.pdf>): ‘Under our recommendations, the user-in-charge would be defined as:

(1) an individual: that is, a human or “natural person”, rather than an organisation;
(2) who is in the vehicle: not standing nearby or in a remote operations centre;
(3) in position to operate the driving controls: for current vehicle design, in the driving seat;
(4) while an ADS feature requiring a user-in-charge is engaged. An ADS feature is engaged when it is switched on and remains so until the individual takes control of the vehicle, the transition period ends or it switches off at the end of a journey.’

¹³¹ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 9.63, 9.77.

¹³² Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 2.47-2.49.

¹³³ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 2.48.

¹³⁴ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 2.48.

¹³⁵ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 2.48.

Hieronder zal kort worden ingegaan op de taken en de rol van de ASDE, de ‘user-in-charge’ en de ‘NUIC operator’.

7.3.2 ASDE

De Law Commissions introduceren een twee-fasen goedkeuringsproces voor ‘automated vehicles’. De eerste fase bestaat uit goedkeuring van het ‘self-driving’ motorrijtuig conform de internationale UNECE typegoedkeuring of het nationale ‘Domestic AV technical scheme’.¹³⁶ Fase twee is de fase van de ‘authorisation’, waarbij wordt vastgesteld of het motorrijtuig veilig zichzelf kan sturen.¹³⁷ Er dient te worden vastgesteld of het motorrijtuig en zijn ADS functies (‘features’) met of zonder een ‘user-in-charge’ mag functioneren.¹³⁸ In deze fase dient ook te worden nagegaan of de partij die de goedkeuring en autorisatie van het motorrijtuig met ADS verzoekt de reputatie en de financiële middelen heeft om als ASDE te worden aangemerkt.¹³⁹ Op de ASDE rusten meerdere verplichtingen:

‘(1) ensuring the vehicle continues to drive safely and in accordance with road rules;
(2) making relevant updates where necessary and/or mandated by the in-use regulator, including updates to ensure compliance with road rules;
(3) informing users and operators about the vehicle's self-driving features and the limitations of those features.’¹⁴⁰

Er kunnen administratieve sancties worden opgelegd aan de ASDE.¹⁴¹ Het is dus ASDE, en niet de gebruiker of eigenaar van het motorrijtuig met ADS, die door de Law Commissions als verantwoordelijk voor naleven van verkeersregels wordt aangemerkt.¹⁴² De ASDE is daarmee het eerste aanspreekpunt in geval er problemen met het functioneren in het verkeer van het motorrijtuig met ADS zijn. In geval van ‘traffic infractions’ (verkeersovertredingen) dient de ‘in-use regulator’ onderzoek te starten:

‘We recommend that the in-use regulator should investigate traffic infractions and apply sanctions where appropriate to ensure compliance. This proposal is integral to the whole scheme. If the user-in-charge is not liable for dynamic driving offences or for civil penalties arising from moving vehicle infractions, the ASDE must take responsibility for these issues.’¹⁴³

¹³⁶ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 5.3-5.8. Op p. 70 geeft de Law Commissions een schematische weergave van het gehele proces.

¹³⁷ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 5.6: ‘(...) it would need to be satisfied that each specified ADS feature can control the vehicle so as to drive safely and legally, even if an individual is not monitoring the driving environment, the vehicle, or the way that it drives (...)’

¹³⁸ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 5.6.

¹³⁹ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 5.7, 5.85-5.92.

¹⁴⁰ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 5.95.

¹⁴¹ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 6.51.

¹⁴² Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 2.42.

¹⁴³ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 6.49.

Er is hierbij gekozen voor een systeem van administratieve sancties, geen strafrechtelijke aansprakelijkheid, om zodoende het ontstaan een cultuur te bevorderen waarin geleerd wordt van gemaakte fouten ('no-blame safety culture').¹⁴⁴

7.3.3 User-in-charge

Wanneer de ADS is ingeschakeld ('self-driving') rusten er niet alleen plichten op de ASDE, maar ook op de 'user-in-charge'. De 'user-in-charge', een natuurlijk persoon die de ADS heeft ingeschakeld en zich in het motorrijtuig bevindt (bij de huidige constructie van auto's doorgaans op de plaats van de bestuurder),¹⁴⁵ heeft op het moment dat de ADS is ingeschakeld geen plichten ten aanzien van het uitvoeren van de rijtaak, maar wel andere plichten. De Law Commissions komen tot de volgende aanbeveling ten aanzien van juridische verantwoordelijkheid van de 'user-in-charge':

'While a relevant ADS feature is engaged, the user-in-charge should not be liable for any criminal offence or civil penalty which arises from dynamic driving.

The immunity should not apply if the user-in-charge has taken steps to override or alter the system so as to engage the ADS when it is not designed to function.

The immunity should cease if the user-in-charge deliberately interferes with the functioning of the ADS.'¹⁴⁶

De 'user-in-charge' dient 'qualified and fit to drive' te zijn omdat hij moet kunnen reageren op een 'transition demand', een verzoek om het besturen over te nemen, van de ADS.¹⁴⁷

De 'user-in-charge' heeft verplichtingen ten aanzien van bijvoorbeeld de verzekering en het onderhoud van het motorrijtuig.¹⁴⁸ De Law Commissions raden aan om het optreden als 'user-in-charge' terwijl deze 'user-in-charge' hiertoe niet bevoegd is of fit is, strafbaar te stellen:

'It should be an offence to be a user-in-charge:

- (1) without a licence authorising them to drive a motor vehicle of that class;
- (2) while disqualified from obtaining a licence;
- (3) with a false declaration as to any relevant disability or prospective disability;
- (4) with uncorrected defective eyesight;
- (5) when under the influence of drink or drugs;
- (6) with alcohol concentration above the prescribed limit; and
- (7) with concentration of a controlled drug above the specified limit.'¹⁴⁹

¹⁴⁴ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 1.23, 1.30, 11.1.

¹⁴⁵ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 8.10-8.12.

¹⁴⁶ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 8.79, recommendation 44.

¹⁴⁷ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 8.11-8.12, 8.26-8.40.

¹⁴⁸ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 8.7, 8.80-8.103.

¹⁴⁹ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 8.33, recommendation 40. Zie ook recommendation 41 'It should be an offence to cause or permit an unqualified or unfit person to act as a user-in-charge' en ook Recommendation 42 'It should be an offence to be carried in a vehicle without a user-in-charge while an ADS feature specified for use with a user-in-charge is engaged. Persons should be guilty of the offence if they knew or ought to have known that:
(1) the vehicle did not have a user-in-charge; and

Het is daarmee van belang vast te stellen wanneer een ‘relevant ADS feature is engaged’. De Law Commissions lichten dit - evenals het begrip ‘relevant ADS feature’ - toe in hun 39^{ste} aanbeveling:

‘(...) For these purposes, a “relevant ADS feature” is an ADS feature in an authorised vehicle which the authorisation authority has specified as self-driving for use with a user-in-charge.

An ADS is engaged from when it is switched on until:

- (1) an individual takes control of the vehicle;
- (2) (where the ADS issues a transition demand), the transition period ends; or
- (3) (where the vehicle comes to a stop), an individual switches off the ADS or the engine; the ADS issues an alert to say that the trip is completed; or the user-in-charge leaves the vehicle voluntarily.’¹⁵⁰

Zoals bekend is het adequaat reageren na een verzoek tot overname van de rijtaak geen sinecure. De Law Commissions zien onder ogen dat dit impliceert, dat, wanneer de user-in-charge reageert op zo’n verzoek en het stuur in handen neemt (en daarmee tot bestuurder wordt), bij de beoordeling van zijn verkeersgedrag de lat niet te hoog mag worden gelegd. De Law Commissions raden in deze context aan een nieuw verweer voor deze situatie in het leven te roepen:

‘The new Act should create a defence to any driving offence committed in the period immediately following a handover. The defence should be that the defendant’s driving did not fall below the standard reasonably expected of a competent and careful driver in the circumstances.’¹⁵¹

Het is natuurlijk ook denkbaar dat een ‘user-in-charge’ niet reageert op een ‘transition demand’. De Law Commissions stellen voor dat in dit geval de juridische verantwoordelijkheden van een bestuurder op deze persoon overgaan aan het einde van de ‘transition period’.¹⁵²

Er zijn echter ook motorrijtuigen zonder ‘user-in-charge’. Daarbij speelt de NUIC operator een belangrijke rol, zoals hieronder zal worden toegelicht.

7.3.4 NUIC operator

‘Self-driving’ motorrijtuigen dienen een ‘NUIC operator’ te hebben wanneer gebruik gemaakt wordt van ‘No User In Charge features’ van de ADS.¹⁵³ De ‘NUIC operator’ houdt toezicht op het functioneren van het ‘self-driving’ motorrijtuig, waarbij het ingrijpt ‘to help it navigate obstructions and to deal with incidents.’¹⁵⁴ Het gebruik van ‘No User In Charge features’ is alleen toegestaan in concrete gevallen.¹⁵⁵ Voorts moet de ‘NUIC operator’ toestemming hebben om als zodanig op te treden:

(2) a user-in-charge was required.’ (Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 8.41 en 8.50)

¹⁵⁰ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 8.25, recommendation 39.

¹⁵¹ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 8.130, recommendation 47.

¹⁵² Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 8.137, recommendation 48.

¹⁵³ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 9.8.

¹⁵⁴ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 9.8.

¹⁵⁵ Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 9.87, recommendation 50: ‘It should be an offence to use a vehicle on a road or other public place without a driver or user-in-charge unless:

'To obtain a NUIC operator licence, the applicant should submit a safety case, showing how safety will be assured. Among other things, the applicant's safety case should set out:

- (1) how oversight will be provided to vehicles, including suitable connectivity, equipment, staff training and rest breaks;
- (2) incident management, including communication with passengers, road users and the emergency services, together with measures to remove vehicles causing an obstruction;
- (3) systems, expertise and equipment to maintain vehicles, install updates and ensure cybersecurity;
- (4) data management;
- (5) whether safety relies on any element of remote driving, and (if so) how this will be done safely; and
- (6) ways to learn from mistakes, including links with local authorities, highway authorities and the police.

Where an ASDE and the NUIC operator are the same entity, the entity may submit a joint safety case covering both roles, to be assessed by the authorisation authority.

In other cases, the safety case should address the ASDE's written specifications for what must be done to ensure safe operation.¹⁵⁶

Evenals aan de ASDE kunnen ook sancties worden opgelegd aan de 'NUIC operator'. De Law Commissions noemen daarbij de volgende maatregelen:

'(...) the regulator powers to impose the following regulatory sanctions on NUIC operators:

- (1) informal and formal warnings;
- (2) civil penalties;
- (3) redress orders;
- (4) compliance orders;
- (5) suspension of licence;
- (6) withdrawal of licence; and
- (7) recommendation of attendance at a restorative conference.¹⁵⁷

De 'NUIC operator' en de ASDE kunnen een en dezelfde entiteit zijn, maar dat is niet noodzakelijkerwijs het geval. De Law Commissions bespreken op dit punt vier scenario's. Hier wordt volstaan met de constatering dat de ASDE niet per definitie de 'NUIC operator' is.

7.4 Aanpassingen Highway Code

De Highway Code, met verkeersregels voor Engeland, Schotland en Wales, heeft nadat het rapport van de Law Commissions is uitgebracht een wijziging ondergaan. 'Self-driving vehicles' hebben daarmee een plek in de Highway Code gekregen. De toevoeging aan de Highway Code luidt:

'By 'self-driving vehicles', we mean those listed as automated vehicles by the Secretary of State for Transport under the Automated and Electric Vehicles Act 2018.

To check if your vehicle is self-driving, visit Self-driving vehicles listed for use in Great Britain.

These vehicles are capable of safely driving themselves when the self-driving function is correctly turned on and the driver follows the manufacturer's instructions. While the vehicle is driving itself,

(1) it is equipped with an ADS feature authorised for use with no user-in-charge in that operational design domain; and

(2) arrangements are in place for the vehicle to be overseen by a licensed NUIC operator.'

¹⁵⁶ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 8.110, recommendation 54.

¹⁵⁷ Law Commission of England and Wales en de Scottish Law Commission, Automated Vehicles: joint report, januari 2022, para 9.120, recommendation 56.

you do not need to monitor it.

(...)

A self-driving vehicle's ability to drive itself may be limited to certain situations or parts of a journey. Things like the type of road, time of day, weather, location and speed may affect this. You should follow the manufacturer's instructions about when and how to use the self-driving function safely. While a self-driving vehicle is driving itself in a valid situation, you are not responsible for how it drives. You may turn your attention away from the road and you may also view content through the vehicle's built-in infotainment apparatus, if available.

But you **MUST** still follow all relevant laws

You **MUST** be fit to drive (for example, you must be within the drink-drive legal limits and not be under the influence of drugs). (...)

The vehicle **MUST** be road legal (for example, it must have an MOT certificate, if applicable, and it must be taxed and insured). The vehicle must be roadworthy (see Rules 89 and 97; and Annexes 3 and 6). You will also still be responsible for your passengers and anything else you are carrying (see Rules 98 to 102).

You **MUST NOT** do anything illegal – like using a handheld mobile phone, or similar hand-held device. There are exceptions to this, which are set out in Rule 149.

If a self-driving vehicle needs to hand control back to the driver, it will give you enough warning to do this safely. You **MUST** always be able and ready to take control, and do it when the vehicle prompts you. For example, you should stay in the driving seat and stay awake. When you have taken back control or turned off the self-driving function, you are responsible for all aspects of driving.¹⁵⁸

Overeenkomstig de aanbevelingen van de Law Commissions, is degene die een ADS gebruikt niet strafrechtelijk aansprakelijk voor tekortkomingen in de uitvoering van de rijtaak door de ADS. In zowel het rapport van de Law Commissions als in de aangepaste Highway Code is niet voorzien in de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor tekortkomingen in de uitvoering van de rijtaak door de ADS.

¹⁵⁸ Highway Code, 'Introduction' onder 'Self-driving vehicles', beschikbaar via www.gov.uk/guidance/the-highway-code/introduction (geraadpleegd 18 augustus 2022).

8. Analyse

8.1 Nederlands recht

Het rapport 'Juridische aspecten van ALKS en ADS' biedt een inventarisatie van de juridische gevolgen van de introductie van ALKS en ADS onder Nederlandse recht.¹⁵⁹ In dit rapport is uiteengezet dat wanneer de ADS wordt ingeschakeld, er niet langer sprake is van een 'bestuurder'. Deze bestuurder is echter de normadressaat van menige verkeersregel uit het RVV 1990. Door het wegvallen van de bestuurder ontstaat dus noodzaak om het Nederlandse wegeverkeersrecht met het oog op gebruik van een ADS te herzien. In het onderhavige rapport is daarom bestudeerd hoe enkele andere EU lidstaten en het Groot-Brittannië¹⁶⁰ de ADS juridisch benaderen. Hieronder zullen de bevindingen behandeld worden, waarbij de juridische ontwikkelingen van de onderzochte jurisdicties naast elkaar en naast het Nederlandse Wegeneverkeersrecht worden gelegd om zo oplossingsrichtingen voor het Nederlandse recht te kunnen identificeren.

8.2 Oplossingsrichtingen ontleend aan de benaderingen van EU lidstaten en Groot-Brittannië

8.2.1 Terminologie

De landen waarvan juridische ontwikkelingen in dit rapport zijn onderzocht gebruiken verschillende termen voor de ADS. Zo worden termen gebezigd als 'véhicule automatisée', 'automatisiertes Fahren', 'autonomes Fahren', 'geautomatiseerde voertuigen', 'sistema de conducción automatizado' en 'self-driving'. De vertaling van deze begrippen moet steeds tot stand komen tegen de achtergrond van de context waarin zij worden gebruikt. Dat is op zichzelf al een lastig gegeven, maar daar komt bij dat de termen soms, hoewel zij gelijkkluidend lijken te zijn, toch inhoudelijk van elkaar kunnen verschillen. Zo heeft 'Automatisiertes Fahren' in het Oostenrijkse recht een verderstreckende betekenis dan de eveneens in Duitsland gehanteerde term; het Oostenrijkse 'Automatisiertes Fahren' omvat het Duitse 'automatisiertes Fahren' en het Duitse 'autonomes Fahren'. De term ADS uit de EU Implementing Act van de GSR wordt veelal niet gebezigd op de verschillende nationale niveau. Dat zou kunnen worden verklaard door het feit dat veel van de nationale juridische ontwikkelingen eerder hebben plaatsgevonden dan de juridische ontwikkelingen op Europees niveau. Hierbij dient onder ogen te worden gezien dat de termen uit de nationale wetgeving niet per definitie dezelfde betekenis hebben en niet noodzakelijkerwijs aan de in de Implementing Act gehanteerde definitie van ADS gelijk te stellen zijn. Gezien de huidige stand van de Nederlandse wegeverkeerswetgeving bestaat er de mogelijkheid om – waar nodig – het Europese begrippenkader over te nemen en dezelfde definities te hanteren.

8.2.2 Nieuwe rechtsfiguren, nieuwe begrippen

De Duitse wetgever en de Law Commissions uit Groot-Brittannië introduceren nieuwe rechtsfiguren in het wegeverkeersrecht: die van 'technische Aufsicht', ASDE, 'user-in-charge' en 'NUIC operator'. De vraag die hierbij rijst is in hoeverre in de Nederlandse context deze rechtsfiguren toegevoegde waarde hebben. De rol van de ASDE zal in de volgende paragraaf worden behandeld, hier wordt eerst nader ingegaan op het 'technische Aufsicht', de 'NUIC operator' en de 'user-in-charge'.

Bij zowel het 'technische Aufsicht' als de 'NUIC operator' gaat het om een partij die vanaf een afstand in kan grijpen indien er zich problemen met het functioneren van de ADS voordoen, bijvoorbeeld

¹⁵⁹ N.E. Vellinga, Juridische aspecten van ALKS en ADS. Rapport in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022.

¹⁶⁰ Dit rapport behandelt de Highway Code en het rapport van de Law Commission of England and Wales en the Scottish Law Commission (Automated Vehicles: joint report, januari 2022, beschikbaar via www.lawcom.gov.uk/project/automated-vehicles/). Het recht van Noord-Ierland is niet besproken.

wanneer de ADS in een situatie komt waarvoor hij niet geschikt is. Hier dringt zich de vraag op of een ‘NUIC operator’ of het ‘technische Aufsicht’ als bestuurder kunnen worden aangemerkt wanneer zij ingrijpen in de uitvoering van de rijtaak. Zoals hieronder wordt besproken, zou dit een mogelijke verschuiving van strafrechtelijke aansprakelijkheid tot gevolg kunnen hebben.

De ‘user-in-charge’ is een voor de Nederlandse wegverkeerswetgeving nieuw begrip. De rol van ‘user-in-charge’ leent zich voor het opleggen van verplichtingen die bij autonoom rijden op de bestuurder die de ADS inschakelt rusten, maar geen betrekking hebben op de uitvoering van de rijtaak. Het vereist nader onderzoek om in kaart te brengen of het zinvol is zo’n begrip in te voeren en om vast te stellen of het wenselijk is nieuwe verplichtingen in het leven te roepen voor zo’n ‘user-in-charge’.

8.2.3 (Bestuurs)strafrechtelijke verantwoordelijkheid

Een van de belangrijkste punten bij de introductie van de ADS is de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor het schenden van verkeersregels door de ADS. De strafrechtelijke aansprakelijkheid verschuift in het Franse wegverkeersrecht, het Duitse wegverkeersrecht en in de aanbevelingen van de Law Commissions van de bestuurder naar de fabrikant van de ADS of het met ADS ingerichte motorrijtuig op het moment van inschakeling van de ADS. De strafrechtelijke aansprakelijkheid verschuift wederom veelal wanneer er een eind is gekomen aan de periode tussen het doen van het verzoek tot overname van de rijtaak en het daadwerkelijke overnemen van de rijtaak danwel het na enige tijd uitblijven van de overname van het besturen van de ADS door de daartoe geroepen bestuurder. De(bestuurs)strafrechtelijke aansprakelijkheid¹⁶¹ kan als volgt worden weergegeven:

	StVG Duitsland	Code de la Route Frankrijk	Rapport Law Commissions Groot-Brittannië ¹⁶²
ADS is uitgeschakeld	Fahrzeugführer	Conducteur	Driver
ADS is ingeschakeld	Afhankelijk van de omstandigheden van het geval en verplichtingen van partijen: ‘Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion müssen über eine technische Ausrüstung verfügen, die in der Lage ist, (...)selbstständig den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen’ ¹⁶³ ,	de fabrikant van het motorrijtuig of diens vertegenwoordiger	ASDE (NUIC operator bij NUIC features)

¹⁶¹ Zoals in het vorige hoofdstuk aan de orde is gekomen, pleiten de Law Commissions voor administratieve sancties (‘regulatory sanctions’) voor de ASDE in plaats van strafrechtelijke.

¹⁶² Er is hier gekozen om het rapport van de Law Commissions als uitgangspunt te nemen omdat dit rapport, anders dan de gewijzigde Highway Code, uitwerkt wie er bestuursstrafrechtelijk aansprakelijk is voor tekortkomingen in de uitvoering van de rijtaak door de ADS.

¹⁶³ §1^e Abs. 2 StVG.

	technische Aufsicht, fabrikant, Halter (ALKS: Fahrzeugführer)		
Overnameverzoek is gedaan	* (ALKS: Fahrzeugführer)	De fabrikant van het motorrijtuig of diens vertegenwoordiger	ASDE
De overname vindt plaats	* (ALKS: Fahrzeugführer)	Conducteur	Zodra de 'user-in-charge' de rijtaak overneemt wordt hij 'driver'
De overnameperiode is ten einde	* (ALKS: Fahrzeugführer)	Conducteur	Driver

Tabel 2: strafrechtelijke aansprakelijkheid.

Uit dit overzicht blijkt verder dat er eensgezindheid bestaat voor wat betreft het moment dat de (bestuurs)strafrechtelijke aansprakelijkheid overgaat van de bestuurder naar een andere partij. Deze benadering leent zich ook voor het Nederlandse wegengerrecht. Hierdoor wordt voorzien in een heldere grens, hetgeen duidelijkheid biedt met betrekking tot de verantwoordelijkheden van de betrokken partijen. Het zorgt ervoor dat de partij die invloed heeft op de uitoefening van de rijtaak, de (bestuurs)strafrechtelijke consequenties draagt voor tekortkomingen in de uitvoering van de rijtaak. De besproken jurisdicties doen de strafrechtelijke aansprakelijkheid verplaatsen naar verschillende rechtspersonen zoals doorgaans de fabrikant van het motorrijtuig, of een entiteit als de ASDE. Welke rechtspersoon, of entiteit zoals de ASDE, de strafrechtelijke aansprakelijkheid dient te dragen voor tekortkomingen in de uitvoering van de rijtaak door de ADS is een beleidskeuze. Dit zou ook onder Nederlands recht een rechtspersoon, zoals de fabrikant, kunnen zijn:

'Strafbare feiten kunnen worden begaan door natuurlijke personen en rechtspersonen.'¹⁶⁴

In hoeverre een entiteit als de door de Law Commissions voorgestelde ASDE van toegevoegde waarde is in de context van het Nederlandse wegengerrecht, verdient nadere afweging. Een mogelijk voordeel van een entiteit als de ASDE is dat deze één aanspreekpunt biedt voor problemen met de ADS. Een fabrikant kan deze functie echter ook vervullen in een systeem zonder ASDE. Dat laatste is het uitgangspunt in het Franse systeem. Een mogelijk voordeel van deze Franse benadering is dat er niet een extra figuur wordt geïntroduceerd, met alle vragen van dien.

Bij het inschakelen van de ADS en de verschuiving in strafrechtelijke aansprakelijkheid, dient onder ogen te worden gezien dat de bestuurder de ADS mogelijk oneigenlijk kan gebruiken. Zo zou een bestuurder kunnen proberen om de ADS in te schakelen in omstandigheden waarin de ADS niet veilig kan functioneren. Bij dit soort oneigenlijk gebruik is het de vraag of de verschuiving in strafrechtelijke aansprakelijkheid voor tekortkomingen in de uitvoering van de rijtaak door de ADS hier passend is.

Er kan worden betoogd dat de bestuurder de ADS niet had moeten inschakelen en daarom de strafrechtelijke consequenties daarvan dient te dragen. Daarvoor zal nodig zijn dat de bestuurder wist of had moeten weten dat de ADS niet in die omstandigheden had moeten worden ingeschakeld. Dit vereist wel dat bijvoorbeeld de fabrikant van het motorrijtuig met ADS de bestuurder goed voorlicht over de beperkingen van de ADS. Een voorlichtingsplicht ligt daarom voor de hand. Wanneer een bestuurder oneigenlijk gebruik maakt van de ADS kan dit reeds onder huidig Nederlands recht leiden tot een overtreding van artikel 5 WVV 1994:

¹⁶⁴ Art. 51 lid 1 Sr.

‘Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.’

Indien het oneigenlijke gebruik leidt tot zwaar lichamelijk letsel of dood door schuld in het verkeer, zou de bestuurder bovendien kunnen worden vervolgd op grond van art. 6 WVV 1994:

‘Het is een ieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat.’

Een wetswijziging lijkt daarmee op dit punt niet noodzakelijk, maar het kan wenselijk zijn om het inschakelen van de ADS in omstandigheden waarin deze niet veilig kan functioneren strafbaar te stellen, zonder dat er sprake moet zijn van (mogelijk) gevaar.

Daarnaast kan worden betoogd dat de fabrikant zijn motorrijtuig met ADS zo dient in te richten dat de ADS niet kan worden ingeschakeld in situaties waarin de ADS niet veilig kan functioneren. Hierin ligt een zorgplicht voor de fabrikant.

Uit bovenstaand overzicht komt ook naar voren dat de situatie ten aanzien van de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor tekortkomingen in de uitvoering van de rijtaak op het moment dat een overnameverzoek is gedaan, waarbij de gebruiker van de ADS wordt opgeroepen het stuur weer in handen te nemen, minder duidelijk ligt. Zo is de situatie ten aanzien van het ‘autonomes Fahren’ in Duitsland niet volledig duidelijk (in het overzicht aangegeven met *); overnameverzoeken zijn voornamelijk gericht tot het ‘technische Aufsicht’, waarvan de positie qua strafrechtelijke aansprakelijkheid niet duidelijk blijkt uit het StVG. Ten aanzien van het ‘automatisiertes Fahren’ (vergelijkbaar met de ALKS) is de situatie wel helder. In dat geval is de ‘Fahrzeugführer’ strafrechtelijk verantwoordelijk voor tekortkomingen in de uitvoering van de rijtaak.¹⁶⁵

Het Franse recht lijkt op dit punt duidelijker: de fabrikant van het motorrijtuig of zijn vertegenwoordiger zijn strafrechtelijk verantwoordelijk totdat er sprake is van een bestuurder die de rijtaak uitoefent of dient uit te oefenen (bij gebrek aan reactie op een overnameverzoek). Het moment waarop de overnameperiode ten einde is, is een omslagpunt: vanaf dat moment is de bestuurder weer strafrechtelijke aansprakelijkheid. Het is van belang voor de rechtszekerheid dat dit moment duidelijk is vast te stellen. Wanneer vangt de overnameperiode aan? Hoe lang duurt de overnameperiode? Het ligt daarom voor de hand om het moment van aanvang van de overnameperiode en de duur van de overnameperiode vast te leggen in bijvoorbeeld technische voertuigeisen. Dit schept duidelijkheid voor de gebruiker van een ADS en het kan voorkomen dat fabrikanten zich met een hele korte overnameperiode aan aansprakelijkheidsrisico's kunnen onttrekken.

8.2.4 Civiele aansprakelijkheid

In dit rapport is de civiele aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een motorrijtuig met ingeschakelde ADS een aantal keren kort aan de orde gekomen. De Loi Badinter springt daarbij in het oog: deze wet legt een risicoaansprakelijkheid bij de ‘gardien’ voor schade veroorzaakt door een motorrijtuig met ingeschakelde ADS. De ‘gardien’ kan geen beroep op overmacht doen. Deze risicoaansprakelijkheid staat in contrast met de Nederlandse schuld aansprakelijkheid (art. 6:162 BW), de kwalitatieve aansprakelijkheid van de bezitter van het motorrijtuig (art. 6:173 BW) en de aansprakelijkheid van de eigenaar van het motorrijtuig voor schade toegebracht aan – kort gezegd –

¹⁶⁵ Hierbij wordt strafrechtelijke aansprakelijkheid van anderen niet uitgesloten.

kwetsbare verkeersdeelnemers (art. 185 WVV 1994). Al deze aansprakelijkheidsgronden kennen een minder vergaande aansprakelijkheid dan de Loi Badinter; zelfs bij de relatief strikte risicoaansprakelijkheid van art. 185 WVV 1994 staat een beroep op overmacht open. De Loi Badinter biedt daarmee verdergaande bescherming aan de gelaedeerde partij dan het Nederlandse recht.

De AEVA 2018 is eveneens gunstig voor de gelaedeerde partij, omdat de gelaedeerde de verzekeraar van het autonome motorrijtuig rechtstreeks kan aanspreken op schadevergoeding. De verzekeraar kan vervolgens regres nemen op de partij die de schade veroorzaakt heeft, maar het slachtoffer hoeft zich met deze vraag niet in te laten.

De vraag of deze benaderingen in de Loi Badinter en de AEVA 2018 geschikt zijn als Nederlandse benadering van het civiele aansprakelijkheidsregime kan niet eenvoudig worden beantwoord. Daarvoor is onder meer een uitgebreidere bestudering van zowel de Loi Badinter als de AEVA 2018 noodzakelijk, iets wat de kaders van dit rapport te buiten zou gaan.¹⁶⁶

9. Afsluitende opmerkingen

In dit rapport stond de vraag centraal of en hoe de verkeerswetgeving van andere EU lidstaten voorziet in de ADS en in hoeverre de benaderingen van deze lidstaten geschikt zijn voor het Nederlandse wegenverkeersrecht. Het Nederlands wegenverkeersrecht voorziet momenteel slechts in het testen van autonome voertuigen op de openbare weg, evenals de Belgische verkeerswetgeving. Andere EU lidstaten hebben reeds een juridisch kader voor het gebruik van motorrijtuigen met ADS ingevoerd. Hiervoor worden veelal nieuwe begrippen en nieuwe rechtsfiguren geïntroduceerd, maar dat is niet altijd noodzakelijk: de aanpassingen die zijn doorgevoerd in de Franse Code de la Route lijken veel helderheid te kunnen bieden zonder nieuwe rechtsfiguren te introduceren. Deze benadering lijkt zich ook voor het Nederlandse wegenverkeersrecht te lenen, zij het dat onder ogen dient te worden gezien of er behoefte bestaat aan een partij die op afstand een motorrijtuig met ingeschakelde ADS te hulp kan schieten ('technische Aufsicht', 'NUIC operator'). Daarnaast kan een figuur als de 'user-in-charge' zich lenen voor het dragen van verplichtingen die niet betrekking hebben op de uitvoering van de rijtaak, maar de introductie van zo'n nieuwe rechtsfiguur is hiervoor niet noodzakelijk. Technische (on)mogelijkheden en beleidsafwegingen zouden tot invoering van deze rechtsfiguren kunnen nopen.

¹⁶⁶ De mogelijkheid van een zogeheten 'verkeersverzekering' zouden hierbij ook aan de orde kunnen komen.