

WIE IS AANSPRAKELIJK VOOR SCHADE BIJ

ZELFRIJDENDE AUTO'S?

Steeds meer hoor je vertellen over zelfrijdende wagens, niet toevallig gezien de vele voordelen ervan: tijdsfficiëntie, vlotter verkeer, minder files, grotere zelfstandigheid voor mindervaliden, jongeren en ouderen, ...

Maar waar blijft de grote doorbraak van zelfrijdende wagens in België? Het blijft koffiedik kijken of we deze in de (nabije

toekomst kunnen gebruiken.

Het lijkt of het geloof in zelfrijdende wagens zelfs afneemt, mede door de ongevallen en berichtgeving hierover in de media. Zijn mensen daarenboven klaar om hun stuur en veiligheid uit handen te geven?

Er zijn ook enkele juridische drempels. Zo moet de verkeersreglementering op termijn mogelijks worden herzien, met regels op maat van computers alsook regels die opleggen hoe mensen moeten omgaan met die computers.

Met computers aan het stuur kan het verkeer veiliger worden, maar verkeersongevallen zijn nog lang niet van de baan. Wie is dan aansprakelijk voor de

veroorzaakte schade? Deze vraag wordt belangrijker naarmate de autonomie van voertuigen toeneemt en de foutaansprakelijkheid van bestuurders afneemt.

Deze brAlnfood is een vereenvoudigde weergave van de soms complexe juridische vraagstukken. De brAlnfood werd ontwikkeld in samenwerking met Jan de Bruyne, postdoctoraal onderzoeker aan CITIP en verbonden aan het Kenniscentrum Data & Maatschappij.

Kenniscentrum Data & Maatschappij (2020). Wie is aansprakelijk voor schade bij zelfrijdende auto's? brAlnfood van het Kenniscentrum Data & Maatschappij. Brussel: Kenniscentrum Data & Maatschappij.

Dit document is beschikbaar onder een CC BY 4.0 licentie.

brAlnfood van het Kenniscentrum Data & Maatschappij



Bestuurder

?! Vragen & antwoorden

1. Is er nog een bestuurder bij autonome wagens?

Er zijn 2 criteria om dit te bepalen: **feitelijk** (hij/zij die de beweging van het voertuig beïnvloedt door een handeling) en **normatief** (hij/zij die verantwoordelijk is voor het sturen, ook al stelt hij/zij geen handelingen die daadwerkelijk een invloed hebben op de beweging van het motorrijtuig).

2. Kan een bestuurder een **verkeersovertreding** begaan omdat hij/zij de inbreuk door de zelfrijdende wagen (vb. door een rood licht rijden) niet heeft vermeden?

Dit kan aangezien de bestuurder het voertuig goed in de hand moet hebben.

3. Kan een verkeersovertreding door de zelfrijdende wagen worden beschouwd als **overmacht**?

Dit hangt af van de invulling, interpretatie en reikwijdte van het concept 'overmacht'.

... Acties & actiepunten

- Bepalen wat nog verwacht kan worden van de **gebruiker/bestuurder** van autonome wagens.
- Nagaan welke **nieuwe vaardigheden** nodig zijn voor het behalen van het rijbewijs (vb. interactie met besturings-systeem).
- Bij de interpretatie en toepassing van concepten (vb. overmacht en bestuurder) blijven **rechters** een belangrijke rol spelen.
- Artikel 59/1 werd aan de **Wegcode** toegevoegd, zodat de federale minister bevoegd voor het Wegverkeer afwijkingen kan toestaan op de Wegcode voor experimenten met geautomatiseerde voertuigen.

Softwareproducent

?! Vragen & antwoorden

Richtlijn en Belgische Wet Productaansprakelijkheid bepalen of de producent aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door een **gebrek** in het **product**.

1. Is software een 'product'?

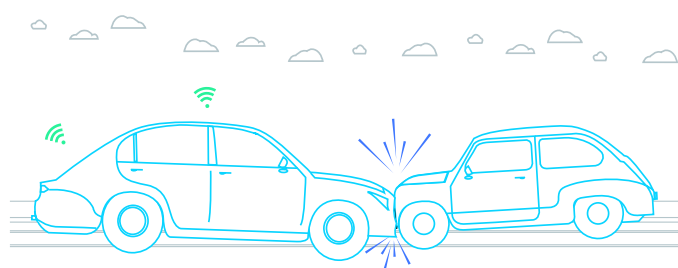
Dit blijft onduidelijk. Het is als een verzameling van gegevens en instructies een onlichamelijk goed.

2. Wanneer is software of een zelfrijdende wagen 'gebrekig'?

Het is niet eenvoudig te bepalen wanneer software gebrekkig is. Een product is gebrekkig wanneer het niet de veiligheid biedt die wordt verwacht. De vraag is: wat zijn **legitieme verwachtingen** van zelfrijdende wagens?

... Acties & actiepunten

- De EU publiceerde tal van **documenten** over aansprakelijkheid en AI/digitale producten. [Meer weten?](#)
- De **regelgeving rond productaansprakelijkheid** wordt herzien door Europese expertengroepen. Er is nog geen duidelijkheid over de kwalificatie van software en het begrip 'gebrek'.
- Mogelijke herziening van het begrip **'gebrek'**, waarbij de impact op innovatie in rekening wordt gebracht. Producenten lopen momenteel een groot risico op aansprakelijkheid omdat legitieme verwachtingen rond de veiligheid van autonome motorvoertuigen hoog liggen.



Autoproducent

?! Vragen & antwoorden

De producent is aansprakelijk voor schade veroorzaakt door een gebrek in het voertuig.

Als materiële drager is de zelfrijdende wagen een product, dat gebrekkig kan zijn als het softwaresysteem niet naar behoren functioneert.

1. Hoe moet de **'inverkeerstelling'** van software en/of producten die gebruik maken van software worden ingevuld?

De producent is niet aansprakelijk als die kan aantonen dat het gebrek niet bestond toen het product in het verkeer werd gebracht.

... Acties & actiepunten

- Er wordt onderzocht hoe deze **ontsnappingsmogelijkheden** worden ingevuld voor AI-systemen en digitale producten.
- Er wordt voorgesteld dat een producent aansprakelijk is voor gebrek dat ontstaat na de inverkeerstelling zolang de producent controle/invloed heeft over/op **updates en upgrades**.

Andere actoren

?! Vragen & antwoorden

1. Wie is de bewaarder van de software? Is software een zaak?

Onder Belgisch recht is een **bewaarder** aansprakelijk voor schade veroorzaakt door gebrekkige zaken onder diens bewaring.

De invulling van deze begrippen werpt gelijkaardige vragen op als onder de productaansprakelijkheid.

2. In welke mate begaat een tegenligger eveneens een verkeersinbreuk?

Meestal zijn er ook andere betrokken partijen bij een ongeval zoals een tegenligger, een voetganger, ...

... Acties & actiepunten

- Naast de toepassing van productaansprakelijkheid bij schade veroorzaakt door zelfrijdende wagens, zijn er ook relevante alternatieven in het **national recht** (o.a. zaak aansprakelijkheid).
- Bij ongevallen moet nagegaan worden of en wanneer de zelfrijdende wagen de **oorzaak** is van de schade.