

Tesla Full Self Driving: stap vooruit maar aansprakelijkheidsvragen blijven

Tesla's "Full Self-Driving (Supervised)" technologie (FSDS) mag de weg op in Nederland, schrijft onder meer Nu.nl (<https://www.nu.nl/economie/6392212/teslas-met-zelfrijdende-software-mogen-openbare-weg-op-in-nederland.html>). Kijkend naar Tesla's eigen rij-impressie (https://www.tesla.com/nl_nl/fsd), ziet deze techniek er indrukwekkend uit, en volgens de eigen opgaven van het bedrijf zijn er grote veiligheidswinsten te behalen (https://www.tesla.com/nl_nl/fsd/safety). Tot 7x minder kans op ongevallen, mede omdat het FSDS-systeem "meer dan een miljoen pixels aan visuele gegevens per miliseconde" verwerkt, "zodat het realtime kan reageren op complexe en sterk wisselende rijomgevingen". Toch is deze zelfrijdende tesla niet autonoom te noemen, en zijn er aansprakelijkheidsproblemen te verwachten als het toch misgaat.

Het Amerikaanse standaardiseringsinstituut SAE voorziet 6 gradaties van autonomie (<https://www.sae.org/news/blog/sae-levels-driving-automation-clarity-refinements>). 0 is niet autonoom, 5 volledig. In dat laatste stadium kunnen stuur en pedalen worden weggelaten, en rijdt een auto van A naar B zonder menselijk ingrijpen. Tesla's Autopilot, de voorganger van FSDS classificeerde als level 2 op de SAE schaal: daarin staat de menselijke bestuurder nog centraal bij het rijden, maar wordt ondersteund bij het sturen, remmen en optrekken. Ik heb nog niet kunnen uitvinden waar FSDS zich bevindt op de SAE-schaal. De stap van 2 naar 3 is vrij groot. Vanaf level 3 is de primaire bestuurder het voertuig *zelf*, en moet de bestuurder ingrijpen op verzoek, of op eigen initiatief als de omstandigheden daarom vragen. De "automated driving features" mogen alleen worden ingeschakeld als alle vereiste condities zich voordoen, bijvoorbeeld in de file of bij mooi weer. Tesla schrijft zelf dat "uw voertuig u, onder uw actieve toezicht, bijna overal naartoe [kan] brengen, waarbij minimale tussenkomst nodig is". Vermoedelijk zweeft FSDS tussen level 2 en 3, maar dat zal ongetwijfeld binnenkort duidelijker worden.

Die verwachte veiligheidswinst is natuurlijk heel mooi – het klopt dat de meeste verkeersongevallen door menselijke fouten worden veroorzaakt. Toch zal het voor slachtoffers van een verkeersongeval waarbij een min of meer zelfrijdend voertuig betrokken was, niet altijd makkelijk zijn om hun schade te verhalen. Zeker als dat slachtoffer zelf "gemotoriseerd" is.

Op basis van de productaansprakelijkheidsregels kan een slachtoffer dat schade heeft geleden als gevolg van een gebrek in een product, deze verhalen op de producent. Onlangs is de Richtlijn Productaansprakelijkheid vernieuwd, maar deze regels zijn in Nederland nog niet geïmplementeerd. Daarover schreef ik onlangs in AI-forum (https://www.ai-forum.nl/art/90-6681_AI-verantwoordelijkheid-aansprakelijkheid-de-stand-van-zaken-en-een-weg-vooruit). Als die regels uiteindelijk ook in Nederland gaan gelden, verbetert de positie van het slachtoffer, mede doordat een producent zijn product veilig moet houden nadat het op de markt is gebracht, maar blijft het lastig om schade te verhalen. Dat heeft met name te maken met het feit dat een slachtoffer zal moeten bewijzen dat er een gebrek zat in het in het product, en dat (uitsluitend) daardoor schade is ontstaan. Daarvoor is toegang nodig tot (technisch) bewijsmateriaal. Analyse daarvan is complex. Vaak zijn er meerdere omstandigheden die hebben kunnen bijdragen aan het ontstaan van een ongeluk, en in zo'n geval kun je lastig bepalen of het bijvoorbeeld een softwarefout de bepalende factor was. Als de causaliteit tussen gebrek en ontstane schade niet kan worden vastgesteld, is de producent niet aansprakelijk. In het nieuwe stelsel wordt het makkelijker voor slachtoffers om bewijsmateriaal te verkrijgen van een producent, en wordt het slachtoffer enigszins tegemoetgekomen bij uitzonderlijke bewijsproblemen, maar het is nog onzeker hoe dat in de praktijk zal uitpakken. Een producent

kan zich vanaf de invoering van de nieuwe regels overigens van een claim bevrijden als hij de juiste veiligheidsupdates heeft uitgebracht, en het gebrek in het product niet heeft kunnen voorzien. Onder de huidige regels (zie ook <https://dspace.library.uu.nl/server/api/core/bitstreams/d9a8bb43-c0af-4277-a51e-24edefd8768e/content>) kan dat in beginsel ook *zonder* dat er veiligheidsupdates zijn uitgebracht als het gebrek niet voorzienbaar was, of als gebrek is ontstaan na marktintroductie.

Waar het vaak lastig zal zijn (en ook zal blijven onder de nieuwe regels) om een producent van een deels zelfrijdende auto aansprakelijk te stellen, is het wellicht makkelijker om de eigenaar van het voertuig aan te spreken. Dat kan op basis van artikel 185 Wegenverkeerswet. Daarin wordt geregeld dat een eigenaar altijd aansprakelijk is voor schade die niet-gemotoriseerde slachtoffers van een ongeluk lijden. Als een slachtoffer jonger is dan 14, wordt in beginsel 100% van de schade vergoed, voor oudere slachtoffers is dat ten minste 50%. Let wel: deze regeling geldt dus NIET voor gemotoriseerde slachtoffers.

Gemotoriseerde slachtoffers van een ongeluk waarbij een zelfrijdende auto betrokken was, kunnen proberen hun schade vergoed te krijgen op grond van een onrechtmatige daad van de bestuurder. Dan moet wel worden bewezen dat er een norm, zoals een verkeersregel, werd geschonden door de bestuurder. Bij FSDS zou zo'n normschending kunnen zijn dat de bestuurder niet ingreep terwijl hij dat wel had moeten doen. Of dat de bestuurder onder invloed was, of (op eigen initiatief) een verkeersovertreding beging. Een normschending bewijzen zal niet meevallen, en ook in dit geval zal er grondig moeten worden gestudeerd op complex (vaak technisch) bewijsmateriaal. Vervolgens moet er een causale relatie moeten worden bewezen tussen de normschending en de geleden schade. Als die niet 100% zeker is, wordt zo'n link meestal niet aangenomen. Ook als de fout niet kan worden gevonden, of niet kan worden toegerekend aan de bestuurder, staat het slachtoffer uiteindelijk met lege handen.

Volgens mij is de wetgever nu snel aan zet. Voor succesvolle innovatie is niet alleen nodig dat de condities in regulering gunstig zijn voor innovatoren als Tesla, het is minstens zo belangrijk dat de "burgers" die worden blootgesteld aan vernieuwende techniek, erop kunnen vertrouwen dat deze veilig is, en als er ongelukken gebeuren dat ze niet het risico lopen zelf met de schade te blijven zitten. Dat is cruciaal voor de acceptatie, en daarmee ook voor de succesvolle introductie van veelbelovende innovaties. Ik schreef hier in 2022 al over in mijn proefschrift (<https://dspace.library.uu.nl/items/01d5c65b-5537-464c-ae6d-98b1302b9255>).

Een eerdere poging van de Europese wetgever om een AI-aansprakelijkheidsrichtlijn op te stellen, strandde in (steeds afnemende) schoonheid. Ik denk dat de EU wel de aangewezen reguleringsinstantie is, omdat er grote verschillen zitten tussen de aansprakelijkheidsregimes van de lidstaten. Als het niet lukt om (op korte termijn) een algemene AI-richtlijn op te stellen, dan toch wellicht als alternatief een geharmoniseerd stelsel van verkeersaansprakelijkheidsregels, op basis van een risico-aansprakelijkheidsregime. Frankrijk kan met hun Loi Badinter wel als mooi voorbeeld dienen.