

MASTER'S THESIS

Autonome voertuigen en aansprakelijkheid

In hoeverre wordt de juridische positie van een benadeelde van een verkeersongeval met autonome voertuigen verbeterd met twee nieuwe conceptractlijnen van de EU?

Visser, R.

Award date:
2024

[Link to publication](#)

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain.
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at:

pure-support@ou.nl

providing details and we will investigate your claim.

Downloaded from <https://research.ou.nl/> on date: 24. Jan. 2025

Open Universiteit
www.ou.nl



Autonome voertuigen en aansprakelijkheid

In hoeverre wordt de juridische positie van een benadeelde van een verkeersongeval met autonome voertuigen verbeterd met twee nieuwe conceptrichtlijnen van de EU?

Naam: Remco Visser

Studentnummer: 852305736

Cursuscode: RM9906-232411M

Begeleider: Mw. mr. dr. L.A.B.M. Wijntjens

Examinator: Mw. prof. mr. dr. S. A. Kruisinga

Aantal woorden: 12.954

Inleverdatum: 10 maart 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Inleiding.....	4
1.2 Probleemanalyse.....	4
1.3 Centrale onderzoeksvraag, deelvragen en opzet.....	5
1.4 Relevantie.....	5
1.4.1 Maatschappelijke relevantie.....	5
1.4.2 Wetenschappelijke relevantie.....	6
1.4.3 Juridische relevantie	6
1.5 Theoretisch kader	6
1.6 Methodologie.....	7
2. Wat is de positie van betrokkenen van verkeersongevallen met (semi)autonome voertuigen onder het geldende recht en welke knelpunten brengt dit met zich mee?	8
2.1 Inleiding	8
2.2 Kwalitatieve aansprakelijkheid van gemotoriseerd verkeer ex artikel 185 WVV	8
2.2.1 Kwalitatieve aansprakelijkheid voor de eigenaar of houder van het voertuig.....	8
2.2.2 Het overmachtsverweer	9
2.2.3 De 50- en 100% regel.....	9
2.3 Aansprakelijkheid op basis van een onrechtmatige daad ex artikel 6:162 BW	10
2.3.1 Inleiding	10
2.3.2 De onrechtmatigheid van de daad	11
2.3.3 Toerekenbaarheid.....	13
2.3.4 Causaliteit	14
2.3.5 Bewijsproblemen.....	14
2.4 Aansprakelijkheid voor gebrekkige roerende zaken ex artikel 6:173 BW.....	15
2.4.1 Inleiding	15
2.4.2 Gebrekkig product	15
2.4.3 Bewijsproblemen.....	16
2.5 Productaansprakelijkheid	16
2.5.1 Inleiding	16
2.5.2 Het gebreksbegrip	17
2.5.3 Mogelijkheden tot verweer door de producent.....	17
3. Hoe zien de VRPA en RAAI er in hoofdlijnen uit?	20
3.1 Inleiding	20
3.2 Hoe ziet de VRPA er in hoofdlijnen uit?.....	20
3.2.1 Het begrip ‘product’	21

3.2.2 Het begrip ‘component’ en de vervaging tussen producten en diensten	21
3.2.3 Het begrip ‘gebrek’	22
3.2.4 Het begrip ‘fabrikant’ en andere aansprakelijke partijen	22
3.2.5 Bewijslast en toegang tot bewijsmateriaal	23
3.2.6 Mogelijkheden tot verweer	24
3.2.7 Zorgplicht	25
3.3 Hoe ziet de RAAI er in hoofdlijnen uit	25
3.3.1 Inleiding	25
3.3.2 Het bewijsvermoeden van het causaal verband	25
3.3.3 Disclosure-plicht in het kader van de RAAI	26
4. Op welke manier gaan de VRPA en RAAI het geldende recht beïnvloeden en in hoeverre brengt dit een verbetering teweeg voor de juridische positie van benadeelden van verkeersongevallen met (semi)autonome voertuigen?	28
4.1 Inleiding	28
4.2 Kwalitatieve aansprakelijkheid ex artikel 185 VVW	28
4.3 De onrechtmatige daad ex artikel 6:162 BW	29
4.4 Aansprakelijkheid voor gebrekkige zaken ex artikel 6:173 BW	29
4.5 Kritische kanttekeningen ten aanzien van de RAAI	29
4.6 Productaansprakelijkheid	31
4.6.1 Het gebreksbegrip	31
4.6.2 Het productbegrip	31
4.6.3 Mogelijkheden tot verweer	32
4.6.4 Disclosure-plicht en bewijsvermoedens	32
4.7 Kritische kanttekeningen ten aanzien van de VRPA	33
5. Conclusie	34
5.1 Beantwoording onderzoeksvraag	34
5.2 Aanbevelingen	35
5.3 Plaatsing van dit onderzoek binnen het wetenschappelijk debat	35
Literatuurlijst	36
Kamerstukken	38
Jurisprudentie	39

1. Inleiding

1.1 Inleiding

Voertuigen die volledig autonoom rijden (hierna: AV) hebben de toekomst. Op dit moment is de techniek echter nog niet zo ver dat een auto volledig zelf kan rijden. Wel zijn de eerste stappen hierin al gemaakt. Een voorbeeld hiervan is de 'Autopilot' functie in de auto's van Tesla. Deze auto's vallen onder de categorie semiautonome voertuigen (hierna: semi-AV).

Over AV's is al veel geschreven.¹ Auteurs hebben het dan bijvoorbeeld over productaansprakelijkheid,² aansprakelijkheid van de bezitter van het voertuig³ of aansprakelijkheid van de wegbeheerder.⁴

Op 28 september 2022 heeft de Europese Commissie een voorstel gedaan voor een nieuwe Richtlijn met betrekking tot productaansprakelijkheid. De huidige Richtlijn⁵ dateert van 1985. De Commissie is van mening dat deze in zijn algemeenheid nog voldoet, maar dat deze moeilijk toe te passen is op moderne en digitale producten.⁶ Het voorstel⁷ behelst een zeer ingrijpende en omvangrijke herziening van de huidige Richtlijn Productaansprakelijkheid. Deze conceptriblijn wordt ook wel aangeduid als de 'VRPA'. Hiermee tracht de Commissie om de regelgeving omtrent productaansprakelijkheid weer bij de tijd te brengen.⁸

Tegelijkertijd heeft de Commissie een voorstel voor een tweede Richtlijn⁹ gedaan waarin wordt beoogd om bewijsrechtelijke aspecten met betrekking tot Artificial Intelligence binnen de Europese Unie te harmoniseren. Dit voorstel staat ook wel bekend als de 'RAAI'.

1.2 Probleemanalyse

Onder het geldende recht kan een benadeelde van een verkeersongeval met een gemotoriseerd voertuig zijn schade veelal verhalen bij de bestuurder of bezitter van het voertuig van de wederpartij. Ongemotoriseerd verkeer kan daarbij gebruik maken van artikel 185 WvW en gemotoriseerd verkeer van artikel 6:162 BW en artikel 6:173 BW.

In de literatuur wordt de verwachting uitgesproken dat deze verhaalsmogelijkheden onvoldoende zijn wanneer de schade is veroorzaakt door een AV.¹⁰ Voor een beroep op artikel 6:162 BW dient er

¹ Zie Stolker, in: GS Onrechtmatige daad, art. 6:187 BW, aant. 1.9.2, waarin verwezen wordt naar de vele literatuur die er al is over dit onderwerp.

² Bijvoorbeeld Tjong Tjin Tai & Boesten 2016, par. 4.4.

³ Bijvoorbeeld De Bruin 2023a, par. 2.

⁴ Bijvoorbeeld Vellinga 2019.

⁵ Richtlijn 85/374/EEG van de Raad van 25 juli 1985 betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der Lid-Staten inzake de aansprakelijkheid voor produkten met gebreken (PbEG 1985, L 210/29).

⁶ Van Wees & Vellinga 2023, par. 1.

⁷ Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake aansprakelijkheid voor producten met gebreken, COM(2022) 495 def.

⁸ Van Wees & Vellinga 2023, par. 1.

⁹ Voorstel voor een Richtlijn inzake niet-contractuele aansprakelijkheid voor artificiële intelligentie, COM(2022) 496 def.

¹⁰ Zie bijvoorbeeld Tjong Tjin Tai & Boesten 2016, par. 6, Van Wees 2018, par. 4 en Vellinga 2020b, p. 71.

immers sprake te zijn van een normschending door de wederpartij. Een AV heeft echter geen bestuurder. Het zal daarom niet eenvoudig zijn om een normschending aan te tonen van de inzittende(n) van de AV.¹¹

De mogelijkheden tot verweer die een producent heeft in het kader van productaansprakelijkheid kunnen tevens tot een onbevredigend resultaat leiden voor benadeelden van verkeersongevallen met een AV. Voornamelijk de verweren van artikel 6:185, lid 1, sub b en artikel 6:185, lid 1, sub e BW zijn hierin van belang.¹²

De Commissie wil hier met de conceptrichtlijnen verandering in brengen. In dit onderzoek zullen de wijzigingen die deze conceptrichtlijnen met zich meebrengen in kaart worden gebracht en zal worden bekeken in hoeverre hiermee de juridische positie van benadeelden van verkeersongevallen met een AV hiermee wordt verbeterd.

1.3 Centrale onderzoeksvraag, deelvragen en opzet

Bovenstaande probleemanalyse leidt naar de volgende onderzoeksvraag:

In hoeverre wordt met de voorgestelde regels in het 'Voorstel voor een Richtlijn inzake niet-contractuele aansprakelijkheid voor artificiële intelligentie' en het 'Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake aansprakelijkheid voor producten met gebreken' de juridische positie van benadeelden van verkeersongevallen met (semi)autonome voertuigen verbeterd, gelet op de in literatuur geconstateerde knelpunten in het geldende Nederlandse recht?

Om deze onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, worden de volgende deelvragen gesteld:

1. Wat is de positie van betrokkenen van verkeersongevallen met (semi)autonome voertuigen onder het geldende recht en welke knelpunten brengt dit met zich mee?
2. Hoe zien de VRPA en RAAI er in hoofdlijnen uit?
3. Op welke manier gaan de VRPA en RAAI het geldende recht beïnvloeden en in hoeverre brengt dit een verbetering teweeg voor de juridische positie van benadeelden van verkeersongevallen met (semi)autonome voertuigen?

Bovenstaande deelvragen zullen elk beantwoord worden in een eigen hoofdstuk. Na beantwoording van deze deelvragen zal een conclusie volgen.

1.4 Relevantie

1.4.1 Maatschappelijke relevantie

Semi-AV's zijn inmiddels werkelijkheid. Denk maar aan de Autopilot functie van Tesla. Volgens verschillende auteurs biedt het huidige recht onvoldoende verhaalsmogelijkheden voor benadeelden van verkeersongevallen met AV's.¹³ Dit kan ertoe leiden dat de acceptatie van de AV in de maatschappij, vertraging oploopt, of zelfs helemaal stil komt te staan.

¹¹ De Bruin 2023a, par. 3.

¹² O.a. Vellinga 2020, p. 70 en De Bruin 2023a, par. 4.

¹³ Zie bijvoorbeeld De Bruin 2023a, waarin dit aan de hand van een casus geïllustreerd wordt.

Nieuwe wetgeving kan helpen om de acceptatie van de technologie te ondersteunen. Dan moet echter wel duidelijk zijn wat deze nieuwe wetgeving inhoudt en wat deze wijzigt ten opzichte van het geldende recht. Op dit moment is dat voor de VRPA en RAAI nog niet voldoende onderzocht. Dit onderzoek verschaft informatie waar men binnen het juridisch werkveld gebruik van kan maken en feitelijke informatie over mogelijke toekomstige wetgeving. Deze informatie draagt vervolgens bij aan de algemene kennis over productaansprakelijkheid, waardoor deze wetgeving de acceptatie van AV's, niet in de weg staat.

Naast een bijdrage aan de acceptatie van de AV en de kennis van het juridisch werkveld hierover, hebben ook toekomstige benadeelden baat bij dit onderzoek. Dit onderzoek over hun positie helpt hen om, na invoering van de conceptringlijn, hun rechten te effectueren wanneer zij hiermee geconfronteerd worden.

1.4.2 Wetenschappelijke relevantie

De conceptringlijnen waar dit onderzoek zich op richt zijn vrij recent ingediend. Er is dus nog niet veel over geschreven. Toch zijn er al enkele auteurs geweest die hier onderzoek naar gedaan hebben. Zo schreven bijvoorbeeld Wassink en Loos¹⁴ in februari 2023 en Van Wees & Vellinga¹⁵ en De Bruin¹⁶ in juli 2023 een artikel waarin zij voornamelijk ingaan op de VRPA.

De VRPA en de RAAI hebben een grote mate van samenhang en kunnen moeilijk los van elkaar gezien worden. In dit onderzoek worden beide conceptringlijnen in deze samenhang bekeken en zal worden ingegaan op wat zij samen zullen veranderen in het geldende recht. Hiermee draagt dit onderzoek bij aan de kennis over het mogelijk toekomstig recht. Daarnaast wordt met dit onderzoek een bijdrage gedaan aan de kennis over productaansprakelijkheid in het kader van AV's.

1.4.3 Juridische relevantie

Een nieuwe richtlijn brengt een wijziging van het huidige recht met zich mee. Hoe de wetgever dat in het Burgerlijk Wetboek vorm gaat geven is voornamelijk giswerk. Toch kan er nu al gekeken worden naar de conceptringlijnen om te definiëren welke wijzigingen zij met zich meebrengen. Op die manier kan er in een vroeg stadium al informatie verzameld worden over deze conceptringlijnen, zodat men niet in het duister tast wanneer deze conceptringlijnen worden aangenomen.

1.5 Theoretisch kader

Onder het geldende recht kan een benadeelde zijn schade verhalen middels een vordering op basis van artikel 6:162 BW en 6:173 BW, alsmede artikel 185 WvW. Dit zijn regels van nationaal recht. Om deze te interpreteren zal gekeken moeten worden naar nationale jurisprudentie en parlementaire stukken.

Het huidige regime voor productaansprakelijkheid is vastgelegd in afdeling 6.3.3 BW. Deze afdeling is het resultaat van de implementatie van de Richtlijn productaansprakelijkheid. Dit heeft als gevolg dat een uitleg van afdeling 6.3.3 BW altijd richtlijnconform dient te zijn. Nationale rechters dienen deze

¹⁴ Wassink & Loos 2023.

¹⁵ Van Wees & Vellinga 2023.

¹⁶ De Bruin 2023b.

afdeling richtlijnconform te interpreteren en het Europese Hof van Justitie (hierna: EU Hof) heeft het laatste woord hierover.

1.6 Methodologie

Om aan bronmateriaal te komen is begonnen met het ‘sneeuwballen’. Op deze manier is veel informatie over het geldende recht te vinden. Omdat dit kan zou kunnen leiden tot het vinden van informatie die achterhaald of onvolledig is, is er daarnaast ook gezocht in verschillende juridische databanken zoals Legal Intelligence en Kluwer Navigator. Zoektermen die daarbij gebruikt zijn bevatten onder andere ‘zelfrijdende auto’, ‘autonoom voertuig’, ‘artificial intelligence’ en ‘productaansprakelijkheid’. Een combinatie van zoektermen is ook gebruikt.

Om de juiste bronnen te selecteren is allereerst gekeken naar een aantal formele vereisten. Zo is rekening gehouden met het jaar van publicatie, de status van de uitgever, dan wel het tijdschrift en de status van de auteur. Zo tonen de dissertaties van Vellinga¹⁷ en De Bruin¹⁸ aan dat zij deskundig zijn over het aansprakelijkheidsrecht in het kader van AV's. Artikelen van deze auteurs komen daardoor eenvoudig door de selectie. Dat zij hun artikelen publiceren in een tijdschrift als Verkeersrecht of Ars Aequi toont aan dat dit hoogwaardige tijdschriften zijn met artikelen van een hoge kwaliteit.

Daarnaast wordt ook gekeken naar de inhoudelijke kwaliteit van de bronnen. Zo dient er een duidelijke onderzoeksvraag te zijn, waarna gedurende de inhoud van het artikel gewerkt wordt naar de beantwoording van deze vraag.

¹⁷ Vellinga 2020a.

¹⁸ De Bruin 2022.

2. Wat is de positie van betrokkenen van verkeersongevallen met (semi)autonome voertuigen onder het geldende recht en welke knelpunten brengt dit met zich mee?

2.1 Inleiding

Onder het huidige recht hebben benadeelden van verkeersongevallen met voertuigen verschillende grondslagen om hun schade te verhalen. Van welke grondslag(en) een benadeelde gebruik kan maken, is afhankelijk van de wijze waarop deze deelneemt aan het verkeer (gemotoriseerd of ongemotoriseerd). In dit hoofdstuk zullen de verschillende grondslagen beschreven worden. Daarnaast zal worden bekeken in hoeverre deze grondslagen zich laten toepassen op verkeersongevallen waarbij een AV is betrokken en of de belangen van de benadeelden op deze manier voldoende gewaarborgd worden.

Ongemotoriseerde benadeelden kunnen een beroep doen op artikel 185 WvW (paragraaf 2). Zij genieten hiermee een beschermde status, doordat dit artikel het gemotoriseerde verkeer in beginsel aansprakelijk houdt voor het ongeval. Gemotoriseerde benadeelden kunnen geen beroep doen op dit artikel. Zij dienen hun schade te verhalen met behulp van artikel 6:162 BW (paragraaf 3), of artikel 6:173 BW (paragraaf 4). Indien een benadeelde van een verkeersongeval¹⁹ de producent van het voertuig aansprakelijk wil stellen, dan kan daarvoor gebruik gemaakt worden van het productaansprakelijkheidsregime dat geregeld is in Afdeling 6.3.3 BW (paragraaf 5). In paragraaf 6 zal vervolgens in een tussenconclusie besproken worden wat de positie van benadeelden van verkeersongevallen met een AV onder het geldende recht is en welke knelpunten dit met zich meebrengt.

2.2 Kwalitatieve aansprakelijkheid van gemotoriseerd verkeer ex artikel 185 WvW

2.2.1 Kwalitatieve aansprakelijkheid voor de eigenaar of houder van het voertuig

Artikel 185 WvW regelt het aansprakelijkheidsvraagstuk bij een verkeersongeval tussen een motorrijtuig en ongemotoriseerd verkeer. Onder motorrijtuig worden ex artikel 1, lid 1, sub c WvW “alle voertuigen, bestemd om anders dan langs spoorstaven te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht, op of aan het voertuig zelf aanwezig dan wel door elektrische tractie met stroomtoevoer van elders”, verstaan. De semi-AV's, zoals deze op dit moment op de markt zijn, worden voortbewogen door elektrische tractie.^{20,21} Een AV is voor de Wegenverkeerswet dus niet anders dan een klassiek voertuig met een bestuurder.

Gelet op artikel 185 WvW is de eigenaar of houder van het motorrijtuig in beginsel aansprakelijk voor de schade van de ongemotoriseerde benadeelde. Artikel 185 WvW spreekt niet van aansprakelijkheid van de bestuurder. Dat is in het geval van een AV van belang. Volgens het Verdrag van Wenen inzake

¹⁹ Gemotoriseerd of ongemotoriseerd.

²⁰ Denk bijvoorbeeld aan een Tesla.

²¹ Overigens is het niet onmogelijk dat er ooit een AV ontwikkeld wordt die voorzien is van een ouderwetse brandstofmotor.

het Wegverkeer van 1968²² (hierna: Verdrag van Wenen), waarbij Nederland partij is, is een bestuurder “degene die een motorvoertuig of enig ander voertuig bestuurt (met inbegrip van een fiets) of die vee, hetzij enkele dieren hetzij in kudden, of trek-, last- of rijdieren op de weg onder zijn hoede heeft”.²³ Een bestuurder is dus iemand van vlees en bloed die het voertuig zelf bedient.²⁴ Een AV wordt echter bestuurd door een computer en heeft dus geen bestuurder volgens de definitie van het Verdrag van Wenen. Indien artikel 185 WVV had gesproken van aansprakelijkheid van de bestuurder, dan had een ongemotoriseerde benadeelde geen beroep kunnen doen op dit artikel bij een verkeersongeval met een AV. Artikel 185 WVV stelt echter dat de eigenaar of houder van het voertuig aansprakelijk voor de schade van de ongemotoriseerde benadeelde, waardoor dit geen beletsel vormt.

2.2.2 Het overmachtsverweer

Artikel 185 WVV stelt dat de eigenaar of houder van een motorrijtuig aansprakelijk is, tenzij aannemelijk is dat het ongeval is te wijten aan overmacht. Overmacht wordt onder het geldende recht niet eenvoudig aangenomen. Overmacht kan alleen worden aangenomen indien de eigenaar of houder²⁵ van het motorrijtuig ‘rechtens geen enkel verwijt’ kan worden gemaakt.²⁶ Er kleeft nu eenmaal een zeker gevaar aan het besturen van een auto (het zogenaamde *betriebsgefahr*) en de bestuurder moet zijn rijgedrag daarop aanpassen.²⁷ Het is te beargumenteren dat de mogelijkheid om een beroep op het overmachtsverweer te doen nog beperkter wordt in het geval van een AV.²⁸ Hoewel er geen bestuurder is wiens rijgedrag getoetst kan worden aan de norm uit het ABP/Winterthur arrest,²⁹ is er wel een computer die verschillende technische middelen tot zijn beschikking heeft die een menselijke bestuurder niet heeft. Denk bijvoorbeeld aan een nachtzichtcamera met gekoppeld noodremsysteem.³⁰ Men verwacht daarom ook dat een AV juist veiliger is dan een klassieke auto met een bestuurder.³¹ In dat geval zou het nog ingewikkelder kunnen worden voor de eigenaar of houder om te stellen dat hem rechtens geen enkel verwijt gemaakt kan worden.

Wanneer het slachtoffer jonger is dan 14 jaar wordt een beroep op overmacht verder beperkt. In dat geval kan er alleen sprake zijn van overmacht indien er sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid van het jonge slachtoffer. Dit volgt uit het *Marbeth van Uitregt* arrest.³²

2.2.3 De 50- en 100% regel

De omvang van de schadevergoeding wordt vastgesteld aan de hand van Afdeling 6.1.10 BW. In beginsel is de eigenaar of houder van een motorrijtuig op grond van artikel 185 WVV aansprakelijk voor de schade van de ongemotoriseerde benadeelde, tenzij er sprake is van ‘eigen schuld’ van de

²² Dit Verdrag verplicht de verdragsluitende landen om het verkeersrecht in te richten in overeenstemming met dit Verdrag.

²³ Artikel 1, sub v Verdrag van Wenen inzake het Wegverkeer van 1968.

²⁴ Vellinga 2020b, p. 67-68.

²⁵ De bestuurder-inzittende kan aangemerkt worden als houder, zie Tjong Tjin Tai & Boesten 2016, voetnoot 25.

²⁶ HR 22 mei 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0616, NJ 1992/527, r.o. 3.3 (*ABP/Winterthur*).

²⁷ Lavrijssen & Weiting 2019, par. 4.

²⁸ De Bruin 2023a, par. 2.

²⁹ HR 22 mei 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0616, NJ 1992/527 (*ABP/Winterthur*).

³⁰ Tjong Tjin Tai & Boesten 2016, par 4.2.

³¹ Singh 2015.

³² HR 31 mei 1991, ECLI:NL:HR:1991:ZC0253, r.o. 3.4 (*Marbeth van Uitregt*).

benadeelde ex artikel 6:101 BW.³³ Wanneer er sprake is van eigen schuld van de benadeelde, dan dient te worden bepaald voor welk deel er sprake is van eigen schuld. Dat deel wordt vervolgens naar rato in mindering gebracht op de schadevergoeding. Dit wordt ook wel de billijkheidscorrectie genoemd en volgt uit de arresten IZA/Vrerink³⁴ en Anja Kellenaers.³⁵ De Hoge Raad gaat ervan uit dat de gemotoriseerde op grond van de billijkheid in ieder geval een vergoedingsplicht heeft voor 50% van de schade. Voor de overige 50% is het van belang om te kijken naar de causale verdeling en wederom de billijkheid.³⁶

Bovenstaande 50% regel geldt alleen indien de ongemotoriseerde ouder dan 14 jaar is. Voor ongemotoriseerde jonger dan 14 jaar geldt een 100% regel. Deze regel volgt uit het Ingrid Kolkman arrest.³⁷ In dit arrest oordeelde de Hoge Raad dat er in beginsel geen sprake kan zijn van eigen schuld van een ongemotoriseerde jonger dan 14 jaar ex artikel 6:101 BW. Dit is alleen anders wanneer er sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid.³⁸ Wanneer men de rechtsregel uit dit arrest samenpakt met het eerder besproken Marbeth van Uitregt arrest³⁹, dan kan kortheidshalve gezegd worden dat de schade van een ongemotoriseerde benadeelde jonger dan 14 in beginsel voor 100% vergoed wordt, tenzij er sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid.⁴⁰

Er zijn geen aanwijzingen dat deze 50- en 100% regels ander geïnterpreteerd moeten worden wanneer het motorrijtuig een AV betreft.⁴¹ In paragraaf 2.2.1 werd al besproken dat een AV ook past binnen de definitie van een motorrijtuig die in artikel 1, lid 1, sub c WVV wordt gehanteerd. Dit heeft als gevolg dat de ongemotoriseerde benadeelde van een verkeersongeval met een AV dezelfde bescherming heeft als wanneer er sprake is van een verkeersongeval met een klassieke auto.⁴² De vaste jurisprudentie waaruit deze regels voortkomen⁴³ acht de wetgever dan ook onverkort van toepassing op AV's.⁴⁴ Aanpassing van artikel 185 WVV wordt daarom vooralsnog onnodig geacht.⁴⁵

2.3 Aansprakelijkheid op basis van een onrechtmatige daad ex artikel 6:162 BW

2.3.1 Inleiding

Wanneer een benadeelde geen gebruik kan maken van artikel 185 WVV, bijvoorbeeld omdat hij gemotoriseerd deelnam aan het verkeer, dan kan hij gebruikmaken van de grondslagen van de onrechtmatige daad ex artikel 6:162 BW in het algemeen of artikel 6:173 BW in voorkomende

³³ De Bruin 2023a, par.1.

³⁴ HR 28 februari 1992, NJ 1993, 566, ECLI:NL:HR:ZC0526, r.o. 3.7 (IZA/Vrerink).

³⁵ HR 24 december 1993, NJ 1995/236, m.nt. C.J.H. Brunner, r.o. 3.4.4 (Anja Kellenaers).

³⁶ Asser/Sieburgh 6-II 2021/117.

³⁷ HR 1 juni 1990, NJ 1991, 720, ECLI:NL:PHR:1990:AB7631, r.o. 5.3 (Ingrid Kolkman).

³⁸ Hartlief e.a. 2018/156.

³⁹ HR 31 mei 1991, ECLI:NL:HR:1991:ZC0253 (Marbeth van Uitregt).

⁴⁰ Hartlief e.a. 2018/156.

⁴¹ Lavrijssen & Weiting 2019, par. 5.

⁴² Tjong Tjin Tai & Boesten, par. 4.2.

⁴³ De hiervoor besproken arresten HR 28 februari 1992, NJ 1993, 566, ECLI:NL:HR:ZC0526, r.o. 3.7 (IZA/Vrerink), HR 24 december 1993, NJ 1995/236, m.nt. C.J.H. Brunner, r.o. 3.4.4 (Anja Kellenaers), HR 1 juni 1990, NJ 1991, 720, ECLI:NL:PHR:1990:AB7631, r.o. 5.3 (Ingrid Kolkman) en HR 31 mei 1991, ECLI:NL:HR:1991:ZC0253 (Marbeth van Uitregt).

⁴⁴ Kamerstukken II 2017-2018, 34 838, nr. 3, p. 16.

⁴⁵ Kamerstukken II 2017-2018, 34 838, nr. 3, p. 3.

gevallen. In deze paragraaf zal ingegaan worden op artikel 6:162 BW, oftewel de algemene onrechtmatige daad.

Om een beroep te kunnen doen op artikel 6:162 BW dient voldaan te worden aan een aantal rechtsvoorwaarden. Er dient sprake te zijn van 1) een onrechtmatige daad, die 2) toerekenbaar is aan de wederpartij, 3) er dient sprake te zijn van schade en 4) er dient een causaal verband te zijn tussen de onrechtmatige daad en de schade die de benadeelde geleden heeft. Daarnaast dient er ook voldaan te worden aan het relativiteitsvereiste van artikel 6:163 BW.

De onrechtmatige daad, toerekenbaarheid en causaliteit in het kader van AV's verdienen nadere aandacht, omdat deze drie rechtsvoorwaarden vragen oproepen wanneer de veroorzaker van de schade een AV is. Deze zullen hieronder besproken worden, De schade die een AV veroorzaakt is niet anders dan bij een klassiek voertuig, namelijk zaakschade en/of letselschade. Dit vereiste zal daarom niet verder besproken worden. Het relativiteitsbeginsel zal daar waar het nodig is aangehaald worden, maar niet apart besproken worden.

2.3.2 De onrechtmatigheid van de daad

Lid 2 van artikel 6:162 BW noemt een drietal onrechtmatigheidsgronden. Van belang voor dit onderzoek zijn het doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht of met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt. Een onrechtmatige daad kan dus bestaan uit een gedraging die als een doen of nalaten te beschouwen is. Bij een verkeersongeval met een klassiek voertuig met een bestuurder zal de benadeelde veelal stellen dat deze bestuurder een als doen te beschouwen onrechtmatige daad heeft begaan, bijvoorbeeld omdat er te hard gereden werd. Een AV heeft echter geen bestuurder, waardoor er ook geen sprake kan zijn van een rechtstreeks doen van de bestuurder.⁴⁶

Men zou wel kunnen bekijken of er sprake is van een onrechtmatig nalaten van de inzittende. Tjong Tjin Tai en Boesten onderkennen twee gronden waarop dit kan worden aangenomen.⁴⁷ Ten eerste het geval waarin de bestuurder de AV in gang heeft gezet, maar dat niet had mogen doen of in ieder geval nadere maatregelen had moeten nemen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn indien de AV onveilig is door een technisch mankement. Ten tweede kan er sprake zijn van een onrechtmatig nalaten indien de inzittende had kunnen ingrijpen, maar dit niet heeft gedaan. Dit is vooral van belang bij semi-AV's, omdat deze nog over een stuur en/of pedalen beschikken om in te grijpen. Dit kan zowel op eigen initiatief, als wanneer het voertuig daarom vraagt.

2.3.2.1 In strijd met een wettelijke plicht

Het meest eenvoudige voor een benadeelde zou zijn om te stellen dat er sprake is van een doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht. Ieder handelen in strijd met een wettelijke plicht is onrechtmatig.⁴⁸ Om te beoordelen of daar sprake van is bij verkeersongevallen wordt in de meeste gevallen bekeken of er gehandeld is in strijd met het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990). Het RVV 1990 hanteert als normadressaat echter 'de bestuurder'.⁴⁹ Zoals in

⁴⁶ Tjong Tjin Tai & Boesten 2016, par 4.3. Overigens zijn er ook auteurs die zich hardop afvragen of het schadeveroorzakend rijgedrag van de AV automatisch kan worden toegerekend aan de inzittende. Zie bijvoorbeeld Van Wees 2015, par. 4.3. Meer hierover in paragraaf 2.3.3.

⁴⁷ Tjong Tjin Tai & Boesten 2016, par 4.3.

⁴⁸ Asser/Sieburgh 6-IV 2019/44.

⁴⁹ Vellinga 2021, par. 2.

paragraaf 2.2 al is besproken, stelt het Verdrag van Wenen dat een bestuurder een persoon van vlees en bloed is. Een AV heeft geen bestuurder in de zin van het Verdrag van Wenen. Hierdoor kan een benadeelde van een verkeersongeval met een AV niet stellen dat er sprake is van een doen of nalaten in strijd met het RVV 1990.

2.3.2.2 In strijd met de maatschappelijke zorgvuldigheidnorm

Als er geen sprake is van een handelen in strijd met een wettelijke plicht, dan zal men moeten stellen dat er gehandeld is in strijd met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt. Men spreekt ook wel van de maatschappelijke zorgvuldigheidnorm. Dit betreft een zeer open norm, omdat deze in veel verschillende situaties moet kunnen worden toegepast.⁵⁰ Het feit dat deze norm zo open is maakt deze onrechtmatigheidsgrond geschikter voor verkeersongevallen met een AV dan de onrechtmatigheidsgrond 'strijd met de wettelijke plicht'.⁵¹

De openheid van deze norm heeft echter ook een keerzijde. Waar de onrechtmatigheid van een handeling in strijd met een wettelijke plicht aangenomen wordt, zal de benadeelde de overschrijding van de maatschappelijke zorgvuldigheidnorm moeten stellen en bewijzen. Alle omstandigheden van het geval dienen dan gewogen te worden om te beoordelen of deze norm is geschonden en de benadeelde zal aannemelijk moeten maken dat de inzittende van de AV onzorgvuldig heeft gehandeld.⁵² Het enkel aantonen van schade is hiervoor onvoldoende, omdat dit ertoe zou leiden dat ieder gevaar op het ontstaan van schade moet worden vermeden.⁵³

Om te beoordelen of er sprake is van een onrechtmatig nalaten zou men gebruik kunnen maken van de criteria voor gevaarstelling die volgen uit het Kelderluik arrest.⁵⁴ Daarbij moet gelet worden op 1) de mate van waarschijnlijkheid waarmee de niet-inachtneming van de vereiste oplettendheid en voorzichtigheid kan worden verwacht, 2) de aard en omvang van de mogelijke schade, 3) de waarschijnlijkheid dat deze schade zich als gevolg van bepaald gedrag zal voordoen, 4) de aard van de gedraging en 5) de bezwaarlijkheid tegen het nemen van maatregelen.⁵⁵

In veel opzichten is de invulling van deze criteria niet anders dan bij klassieke voertuigen. Immers zijn de niet-oplettendheid van andere weggebruikers en de aard en omvang van de mogelijke schade gelijk.⁵⁶ Anders is echter de waarschijnlijkheid dat de schade zich voordoet als gevolg van bepaald gedrag en de aard van deze gedraging. Bij een klassiek voertuig kunnen deze criteria ingevuld worden met het rijgedrag van de bestuurder. Bij een AV kan de norm maar beperkt ingevuld worden. Er is immers geen rijgedrag om te beoordelen. Men zou wel kunnen kijken naar de omstandigheden waaronder de AV in gang is gebracht.⁵⁷ Gekeken kan bijvoorbeeld worden of de AV mankementen had. Men zou ook kunnen abstraheren op dit vlak. Tjong Tjin Tai stelt bijvoorbeeld dat het er niet toe doet of de schade voorzienbaar was. Het enkele feit dat de AV de weg op is gestuurd brengt risico's met zich mee waarvoor de gebruiker aansprakelijk is, tenzij er voldoende voorzorgsmaatregelen zijn genomen.⁵⁸

⁵⁰ Hartlief e.a. 2018/43.

⁵¹ De norm is immers bedoeld om in zoveel mogelijk situaties te kunnen worden toegepast.

⁵² Hartlief e.a. 2018/44.

⁵³ Asser/Sieburgh 6-IV 2019/56.

⁵⁴ HR 5 november 1965, NJ 1966/136, m.nt. G.J. Scholten (*Kelderluik*).

⁵⁵ Hartlief e.a. 2018/47.

⁵⁶ Gechargeerd gezegd: een AV die een slachtoffer met 50km/u aanrijdt richt waarschijnlijk net zoveel schade aan als een klassiek voertuig die met dezelfde snelheid een aanrijding veroorzaakt.

⁵⁷ Deutekom & Schipper 2019, par. 6.

⁵⁸ Tjong Tjin Tai 2017, par. 5.

Wanneer een vordering tot schadevergoeding gebaseerd wordt op strijd met een maatschappelijke zorgvuldigheidnorm, dan hoeft verder geen aandacht besteed te worden aan het relativiteitsvereiste. Het stellen en bewijzen dat is voldaan aan het relativiteitsvereiste is enkel van toepassing op het handelen in strijd met een wettelijke plicht. Indien gesteld wordt dat er gehandeld is in strijd met een maatschappelijke zorgvuldigheidnorm, wordt geacht te hebben voldaan aan het relativiteitsvereiste, omdat deze met de aard van deze norm is gegeven.⁵⁹

2.3.3 Toerekenbaarheid

Gelet op artikel 6:162, lid 3 BW zijn er twee gronden om een onrechtmatige daad toe te rekenen aan een dader. Dat zijn schuld en wanneer de oorzaak krachtens de wet of in het verkeer geldende opvattingen voor zijn rekening komt.⁶⁰ Toerekenbaarheid naar schuld houdt in dat een dader een persoonlijk verwijt gemaakt kan worden dat hij onrechtmatig gehandeld heeft.⁶¹ Bij het invullen van deze norm mag geobjectiveerd worden. Het is voldoende dat een onrechtmatige gedraging een 'normaal mens' verweten kan worden.⁶² Toerekenen op grond van de in het verkeer geldende opvattingen kan gebeuren wanneer er geen sprake is van schuld, maar gelet op het risico toch sprake is van aansprakelijkheid.⁶³

Als we dan toch zouden stellen dat er bij een verkeersongeval met een AV sprake kan zijn van een als doen te beschouwen onrechtmatige daad is, dan is het nog maar de vraag of deze kan worden toegerekend aan de gebruiker. Aan de ene kant zou men kunnen beargumenteren dat dit geen probleem oplevert. Gelet op het Meppelse Ree arrest⁶⁴ is een normoverschrijding bij een verkeersongeval alleen dan niet toerekenbaar wanneer deze rechtens niet verwijtbaar is. Het is daarom niet eenvoudig om op dit punt verweer te voeren.⁶⁵ Aan de kennis en kunde van de bestuurder worden immers hoge eisen gesteld.⁶⁶ In dat opzicht zou je kunnen concluderen dat toerekenbaarheid geen probleem zal opleveren. Aan de andere kant kun je je afvragen of de gebruiker wel rechtens een verwijt gemaakt kan worden. Hij had immers geen controle over het voertuig.⁶⁷ Kan men dan nog wel stellen dat hem rechtens een verwijt gemaakt kan worden? De meningen in de literatuur zijn in ieder geval verdeeld,⁶⁸ echter is in ieder geval duidelijk dat 'rechtens geen enkel verwijt kunnen maken' een zeer strenge norm is en dat het ontbreken van toerekenbaarheid zeer uitzonderlijk is.⁶⁹

Het wordt eenvoudiger om een onrechtmatige daad toe te rekenen wanneer het om het eerdergenoemde onrechtmatige nalaten gaat. Zo kan het niet uitvoeren van een software update, het in gang brengen van een AV terwijl deze technische mankementen heeft, of het verzuimen in te grijpen wanneer de situatie daarom vraagt in beginsel kunnen worden toegerekend aan de eigenaar

⁵⁹ Hartlief e.a. 2018/64.

⁶⁰ Hartlief e.a. 2018/67.

⁶¹ Hartlief e.a. 2018/69.

⁶² Hartlief e.a. 2018/69.

⁶³ Hartlief e.a. 2018/72.

⁶⁴ HR 11 november 1983, ECLI:NL:HR:1983:AG4688, r.o. 3.3 (*Meppelse ree*).

⁶⁵ De Bruin 2023a, par. 3.

⁶⁶ Van Wees 2015, par. 4.3.

⁶⁷ De Vey Mestdagh & Lubbers 2015, par 3.2.1.

⁶⁸ Zo is Van Wees in Van Wees 2015, par. 5 een voorstander van het toerekenen van de onrechtmatige daad aan de gebruiker, terwijl Tjong Tjin Tai & Boesten daar wat terughoudender in zijn in Tjong Tjin Tai & Boesten 2016, par. 4.3.

⁶⁹ Hartlief e.a. 2018/74.

op grond van schuld. In dat geval kan de eigenaar namelijk een persoonlijk verwijt gemaakt worden van het onrechtmatig nalaten van deze zaken.⁷⁰

2.3.4 Causaliteit

Tussen de normoverschrijding en de geleden schade dient een *conditio sine qua non* verband te bestaan. De vraag of de schade is ontstaan door een verkeersfout van de wederpartij is minder relevant nu er geen menselijke bestuurder achter het stuur zat.⁷¹ Een voorbeeld van een normoverschrijding die meer relevant is in het kader van AV's, is de niet uitgevoerde software update. Daarvoor is een uitgebreid technisch onderzoek nodig.⁷² Het is namelijk onvoldoende om aan te tonen dat de software update niet is uitgevoerd. Daarmee wordt nog niet aangetoond dat het ongeval niet plaats had gevonden als deze wel was uitgevoerd. Het is immers mogelijk dat het ongeval ook was gebeurd indien de software update wel was uitgevoerd. Er zal daarom ook moeten worden aangetoond dat het ongeval voorkomen had kunnen worden door de software update te installeren.

2.3.5 Bewijsproblemen

De basisregel ex artikel 150 Rv is 'wie stelt, bewijst'. Nu aansprakelijkheid voor verkeersongevallen veel meer een kwestie wordt van techniek en veel minder van een fout van de bestuurder, zal het ook lastiger worden voor een benadeelde om te voldoen aan de bewijslast.

Veel AV's zullen een Event Data Recorder (hierna: EDR) hebben. Voor nieuw voertuigen die na 1 januari 2022 zijn toegelaten op de openbare weg is het verplicht om een EDR aan boord te hebben.⁷³ Een EDR slaat zoveel mogelijk relevante gegevens op vlak voor het moment van impact bij een verkeersongeval.⁷⁴ Een vergelijking met de zwarte doos in een vliegtuig is snel gemaakt. Een benadeelde zou de data van de EDR bij de wederpartij kunnen opvragen en bij weigering hiervan bij de rechter inzage hierin kunnen vorderen ex artikel 843a Rv.

De data uit een EDR is echter nog niet accuraat genoeg om van nut te zijn in het aansprakelijkheidsvraagstuk. Momenteel worden alleen zaken vastgelegd zoals de snelheid waarmee gereden werd, of de gordel gedragen werd en welke waarschuwingsslampjes brandden tijdens het ongeval. De EDR geeft dus geen informatie over het geautomatiseerde rijden.⁷⁵ Daarnaast blijkt uit crashtests dat zelfs de gegevens die wel worden opgeslagen niet altijd accuraat zijn.⁷⁶ Daarom kan geconcludeerd worden dat een EDR op dit moment nog geen uitkomst kan bieden in het aansprakelijkheidsvraagstuk bij verkeersongevallen.⁷⁷

⁷⁰ Hartlief e.a. 2018/69.

⁷¹ Hiermee sluit ik niet uit dat een AV geen verkeersfout kan maken, enkel dat dit minder zal gebeuren dan bij een mens.

⁷² De Bruin 2023a, par. 3.

⁷³ Artikel 6, sub g Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, PubEU 2019, L 235/1.

⁷⁴ De Vor & van Dijck 2020, par. 3.

⁷⁵ De Vor & van Dijck 2020, par 3.

⁷⁶ Tsoi e.a. 2013, p. 9.

⁷⁷ Vgl. De Vor & van Dijck 2020.

2.4 Aansprakelijkheid voor gebrekkige roerende zaken ex artikel 6:173 BW

2.4.1 Inleiding

Artikel 6:173 BW regelt de kwalitatieve aansprakelijkheid van de bezitter voor roerende zaken “waarvan bekend is dat, indien deze niet voldoet aan de eisen die men hiervan mag verwachten, deze een bijzonder gevaar voor personen of zaken oplevert en dit gevaar zich ook daadwerkelijk verwezenlijkt”. Deze regeling en de regeling voor productaansprakelijkheid sluiten elkaar in beginsel uit.⁷⁸ Wanneer een producent op grond van Afdeling 6.3.3 BW aansprakelijk is voor een defect aan een product, dan sluit lid 2 van artikel 6:173 BW aansprakelijkheid voor de bezitter uit.⁷⁹

2.4.2 Gebrekkig product

Gelet op artikel 6:173, lid 1 BW is een product gebrekkig wanneer deze niet voldoet aan de eisen die men hiervan mag verwachten. Dit zal in beginsel het geval zijn wanneer er sprake is van een intrinsiek gebrek, een abnormaal kenmerk of een eigenschap die de zaak niet behoort te hebben.⁸⁰ Dit kan bijvoorbeeld zijn wanneer het product niet de veiligheid biedt die men ervan mag verwachten, maar ook wanneer de bezitter verzuimt om de aan nodige zorgvuldigheidsnormen te voldoen.⁸¹

Vastgesteld dient te worden wanneer men mag spreken van een gebrek aan een AV. Tjong Tjin Tai en Boesten beschrijven hiervoor een toegeeflijke en een strenge benadering.⁸² De toegeeflijke benadering zoekt aansluiting bij de norm die wordt gehanteerd voor productaansprakelijkheid. Deze stelt dat er sprake is van een gebrek indien de AV niet voldoet aan wat er in de huidige omstandigheden mogelijk was toen deze in het verkeer werd gebracht. De strenge benadering gaat er juist vanuit dat een AV gebrekkig is, wanneer deze slechter zou rijden dan een menselijke bestuurder in een concrete situatie. Beide benaderingen hebben hun plus- en minpunten.

Bij de toegeeflijke benadering wordt de bezitter gevrijwaard van het ontwikkelrisico. Wanneer de producent door technische ontwikkelingen een nieuwer, veiliger model uitbrengen, dan is de bezitter niet opeens aansprakelijk voor een gebrekkig product, omdat hij een ouder model heeft. Dit kan er echter toe leiden dat een benadeelde zijn schade niet kan verhalen, omdat een producent zich ook kan verweren tegen aansprakelijkheid op grond van het ontwikkelrisico op grond van artikel 6:185, lid 1, sub e BW.⁸³

De strenge benadering gaat uit van de zogenaamde maat-bestuurder. Een dergelijke norm wordt ook gehanteerd bij andere kwalitatieve aansprakelijkheden, zoals aansprakelijkheid voor kinderen ex artikel 6:169 BW en dieren ex artikel 6:179 BW. Voor aansprakelijkheid voor kinderen wordt als norm gehanteerd het handelen dat van volwassenen wordt verwacht. Bij dieren is de norm hoe de bezitter zou mogen handelen. Voor beiden geldt dus dat als het voorwerp van aansprakelijkheid (de volwassene of dierenbezitter) zelf kan handelen, dit ook als norm wordt gehanteerd en dat er daarom

⁷⁸ Engelhart 2017, p. 233.

⁷⁹ Maar wanneer er een gebrek wordt geconstateerd dat niet bestond toen het product in het verkeer werd gebracht door de producent, of de schade niet boven het franchisebedrag ex artikel 6:190, lid 1, sub b BW uitkomt, dan kan een benadeelde wel weer een beroep doen op artikel 6:173 BW.

⁸⁰ Hartlief e.a. 2018/98.

⁸¹ Hartlief e.a. 2018/98.

⁸² Tjong Tjin Tai & Boesten 2016, par. 4.5.

⁸³ Vellinga 2020, p. 70. Vellinga heeft het in het betreffende artikel overigens over artikel 6:186 BW, dit zal vermoedelijk een verschrijving zijn.

een strengere norm geldt.⁸⁴ Dit sluit aan bij de situatie van AV's. De AV wordt bestuurd door een computer, echter kan de bezitter van de AV zelf ook handelen en dient er dus een strenge norm gehanteerd te worden.

Van Wees maakt hierover wel de m.i. terechte opmerking dat het onmogelijk is⁸⁵ om een voertuig te programmeren dat te allen tijde en onder alle omstandigheden voldoet aan de norm van de maatbestuurder.⁸⁶ Wanneer de AV dusdanig defensief geprogrammeerd zou zijn, dat deze altijd het zeker voor het onzekere neemt dan kan dat bijvoorbeeld leiden tot plotselinge remacties. Het mag duidelijk zijn dat een dergelijke remactie op een snelweg een gevaar veroorzaakt waar andere weggebruikers niet op bedacht hoeven te zijn.⁸⁷

2.4.3 Bewijsproblemen

Een AV is een complex voertuig. Het is daarom te verwachten dat er gebreken bij een AV voor kunnen komen die bekend worden nadat het product in het verkeer is gebracht. Naast de gebreken die ook bij voertuigen met een bestuurder voorkomen, kunnen er bij een AV ook gebreken voorkomen die van invloed kunnen zijn op de rijveiligheid. Voorbeelden hiervan zijn problemen met het communicatienetwerk of een software update met een bug. Ook hier heeft de benadeelde een probleem met de bewijslast. De benadeelde zal namelijk moeten bewijzen dat het gebrek nog niet bestond toen de zaak in het verkeer werd gebracht door de producent.⁸⁸ In paragraaf 2.3.4 werd al besproken dat de huidige stand van techniek met betrekking tot een EDR onvoldoende houvast biedt om een bijdrage te kunnen leveren aan het aansprakelijkheidsvraagstuk. Het zal daarom voor een benadeelde een erg lastige, zo niet onmogelijke, opgave worden om te voldoen aan de bewijsplicht.

Hier kan de rol voor de rechter van belang in zijn. De rechter heeft de mogelijkheid om op basis van andere feiten aan te nemen dat het gebrek pas is ontstaan nadat het product in het verkeer is gebracht.⁸⁹ Bij een voertuig dat een aantal jaren goed gewerkt heeft zal minder snel worden geoordeeld dat het gebrek al bestond toen het in het verkeer werd gebracht.⁹⁰ In hoeverre de rechter deze vrijheid zal nemen in het geval van een AV zal nog moeten blijken.

2.5 Productaansprakelijkheid

2.5.1 Inleiding

Productaansprakelijkheid is geregeld in Afdeling 6.3.3 BW en vloeit voort uit de Europese productaansprakelijkheidsrichtlijn.⁹¹ Hiermee kan een benadeelde zijn schade verhalen op de

⁸⁴ Tjong Tjin Tai & Boesten 2016, par. 4.5.

⁸⁵ Met de stand van de huidige technische mogelijkheden.

⁸⁶ Van Wees 2018, p. 118.

⁸⁷ Van Wees 2018, p. 118.

⁸⁸ Van Wees 2015, par. 4.4.

⁸⁹ Rb Amsterdam 21 mei 2014, ECLI:NL:RBAMS:2014:3569.

⁹⁰ Zie bijvoorbeeld Rb Roermond 13 augustus 2004, VR 2004/30. Uit het feit dat de betrokken zaak drie jaar lang zonder gebrek had gefunctioneerd, leidde de rechtbank af, dat de zaak zonder gebrek in het verkeer was gebracht.

⁹¹ Richtlijn 85/374/EEG van de Raad van 25 juli 1985 betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der Lid-Staten inzake de aansprakelijkheid voor produkten met gebreken (PbEG 1985, L 210/29).

producent, indien de schade het gevolg is van een gebrek in zijn product. Verwijtbaar handelen van de producent is hiervoor niet vereist. Enkel het feit dat het product gebrekkig is, is voldoende om de producent aansprakelijk te stellen.⁹² Tussen het gebrek en de schade dient ook in het kader van productaansprakelijkheid een CSQN verband te bestaan.

2.5.2 Het gebreksbegrip

Artikel 6:186, lid 1 BW stelt dat een product gebrekkig is, indien “het niet de veiligheid biedt die men daarvan mag verwachten, alle omstandigheden in aanmerking genomen”. In het bijzonder dient daarbij gekeken te worden naar de presentatie van het product, het redelijkerwijs te verwachten gebruik en het tijdstip waarop het product in het verkeer werd gebracht. Deze omstandigheden zijn niet limitatief. Er zijn legio andere omstandigheden die een gebrek kunnen opleveren.⁹³ De veiligheid van een product dient geobjectiveerd te worden. Beoordeeld moet dus worden of de maatschappij ervan uit mocht gaan dat een product een bepaalde mate van veiligheid bood.⁹⁴ De hoedanigheid van de benadeelde doet er dus niet toe.

Anders dan bij aansprakelijkheid op grond van artikel 6:173 BW, is hier dus wel duidelijk welke norm gehanteerd moet worden om te beoordelen of er sprake is van een gebrek. Men loopt echter weer vast wanneer de vervolgvraag gesteld wordt welke veiligheid de maatschappij dan mag verwachten van een AV. Dient een AV een betere bestuurder te zijn dan de beste menselijke bestuurder, of is het voldoende als een AV dezelfde mate van veiligheid biedt als een gemiddelde bestuurder?⁹⁵ Aangenomen wordt dat een AV vele malen veiliger is dan een voertuig met een menselijke bestuurder. Een computer heeft bijvoorbeeld een veel hogere reactiesnelheid en kan daardoor sneller remmen wanneer dat nodig is. Het zou daarom onjuist zijn om menselijke tekortkomingen ook bij AV's te accepteren.⁹⁶ Ook dient meegewogen te worden dat veruit de meeste verkeersongevallen het gevolg zijn van een menselijke fout.⁹⁷ Al het voorgaande in ogenschouw genomen mag de maatschappij dus een hogere mate van veiligheid verwachten van een AV dan van een voertuig met de beste menselijke bestuurder.

2.5.3 Mogelijkheden tot verweer door de producent

In Afdeling 6.3.3 BW is niet alleen geregeld wanneer een producent aansprakelijk is voor een gebrek, maar zijn ook een aantal mogelijkheden tot verweer opgenomen voor de producent. Deze staan limitatief opgesomd in artikel 6:185, lid 1 BW. In totaal zijn er zes verweren beschikbaar. In het kader van dit onderzoek zijn er twee van belang, namelijk dat van artikel 6:185, lid 1, sub b en e BW.

⁹² Van Wees 2018, par. 3.1.

⁹³ Zie bijvoorbeeld Stolker, in: *GS Onrechtmatige daad*, art. 6:186 BW, aant. 2 voor meer omstandigheden die van belang kunnen zijn.

⁹⁴ Van Wees 2018, par. 3.2.

⁹⁵ De Bruin 2023a, par. 4.

⁹⁶ Vellinga 2021, par. 3.

⁹⁷ Singh 2015.

2.5.3.1 Artikel 6:185, lid 1, sub b BW

Het verweer van artikel 6:185, lid 1, sub b BW stelt dat een producent niet aansprakelijk is “voor een gebrek in zijn product dat pas is ontstaan nadat het product in het verkeer is gebracht”. Over het algemeen is dit een logisch verweer. Het zou onredelijk zijn om een producent aansprakelijk te stellen, bijvoorbeeld omdat vandalen een sensor hebben vernield.⁹⁸ De schoen wringt echter bij de software updates die worden gedaan nadat de AV in het verkeer is gebracht. Op dit moment is namelijk nog niet duidelijk of software een product in de zin van het productaansprakelijkheidsregime is. In de literatuur wordt aangenomen van wel.⁹⁹ Duidelijkheid zal echter moeten komen van het EU Hof. Afdeling 6.3.3 BW vloeit namelijk voort uit een Europese Richtlijn. Dat betekent dat het EU Hof het laatste woord heeft hierover. Bij het schrijven van dit onderzoek is hier nog geen uitspraak over gedaan.

Voor dit verweer dient onderscheid gemaakt te worden tussen software dat al in de AV zat toen deze in het verkeer werden gebracht en software die op een later moment, bij een update, is toegevoegd aan de AV. De software die al in de AV zat toen deze in het verkeer werd gebracht is onderdeel van het grotere product. Voor deze software kan de producent dus geen beroep doen op dit verweer.¹⁰⁰ Voor software die op een later moment wordt toegevoegd aan de AV is dat echter geen uitgemaakte zaak. Indien software niet aangemerkt zal worden als product, dan kan een producent een beroep doen op dit verweer als hij aansprakelijk gesteld wordt voor een gebrek in de software update. Het gebrek bestond immers niet toen de AV in het verkeer werd gebracht. De software update die verantwoordelijk is voor het gebrek is geen product en valt dus ook niet onder het productaansprakelijkheidsregime. Een producent die zijn aansprakelijkheid zoveel mogelijk wil beperken, zal zijn product met zo min mogelijk software in het verkeer brengen, om vervolgens na levering allerlei updates toe te passen. Op die manier is hij alleen aansprakelijk voor de software die in de AV zat bij levering. Dit brengt een risico met zich mee voor de consument, omdat die zijn schade niet kan verhalen op de producent als deze is veroorzaakt door de software update.

Voorts merk ik nog op dat indien een producent dit verweer succesvol kan voeren, dan wordt het voor een benadeelde van een verkeersongeval mogelijk om de bezitter van het voertuig aansprakelijk te stellen op grond van artikel 6:173 BW.

2.5.3.2 Artikel 6:185, lid 1, sub e BW

Het verweer dat de producent op grond van artikel 6:185, lid 1, sub e BW kan voeren wordt ook wel het ontwikkelingsrisicoverweer genoemd.¹⁰¹ De producent kan zich verweren tegen aansprakelijkheid, omdat “het op grond van de stand van de wetenschappelijke en technische kennis op het tijdstip waarop hij het product in het verkeer bracht, onmogelijk was het bestaan van het gebrek te ontdekken”. De producent zal moeten aantonen dat het onmogelijk was om dit gebrek te kennen toen hij het product in het verkeer bracht.¹⁰² Indien dat lukt, dan zal het ontwikkelingsrisico bij de benadeelde van een verkeersongeval komen te liggen, omdat die zijn schade niet kan verhalen.¹⁰³

⁹⁸ Vellinga 2021, par. 3.

⁹⁹ Zie bijvoorbeeld Van Wees 2015, voetnoot 19 en De Vey Mestdagh & Lubbers 2015, p. 275.

¹⁰⁰ Vellinga 2021, par. 3.

¹⁰¹ Door verschillende auteurs wordt deze term gebruikt, bijvoorbeeld: Van Wees 2018, Vellinga 2021 en De Bruin 2023a

¹⁰² Vellinga 2021 par. 3.

¹⁰³ Vellinga 2020, p. 70.

3. Hoe zien de VRPA en RAAI er in hoofdlijnen uit?

3.1 Inleiding

De VRPA¹⁰⁴ en RAAI¹⁰⁵ zijn twee voorstellen voor nieuwe richtlijnen die op 28 september 2022 door de Europese Commissie (hierna: EC) zijn gepubliceerd. De VRPA is ontworpen om de verouderde Richtlijn Productaansprakelijkheid¹⁰⁶ te herzien.¹⁰⁷ De Richtlijn Productaansprakelijkheid is ingevoerd in 1985 en is in beginsel nog altijd relevant. Echter, is deze Richtlijn op veel punten ingehaald door de technologische ontwikkelingen.¹⁰⁸ Denk bijvoorbeeld aan artificial intelligence (hierna: AI), of zelfs het internet. Waar de VRPA een verouderd aansprakelijkheidsregime tracht te herzien, introduceert de RAAI een aantal bewijsvermoedens voor een vordering op basis van artikel 6:162 BW dat buiten de reikwijdte valt van het productaansprakelijkheidsregime.¹⁰⁹

Hoewel beide voorstellen een op zichzelf staande Richtlijn inhouden, kunnen zij niet los van elkaar gezien worden.¹¹⁰ Beide bouwen voort op de aanstaande AI-verordening,¹¹¹¹¹² waarover ten tijde van het schrijven van deze scriptie een voorlopig politiek akkoord is bereikt.¹¹³ Daarnaast hebben beide voorstellen ook hetzelfde doel, namelijk het verbeteren van de rechtspositie van benadeelden van AI.¹¹⁴

In dit hoofdstuk zal besproken worden wat beide voorstellen op hoofdlijnen inhouden met betrekking tot AV's. In paragraaf 3.2 komt eerst de VRPA aan bod. Daarna zal in paragraaf 3.3 de RAAI worden besproken.

3.2 Hoe ziet de VRPA er in hoofdlijnen uit?

Met de VRPA tracht de EC de Richtlijn Productaansprakelijkheid te herzien. Het betreft dus geen nieuw aansprakelijkheidsregime. Het voorstel wijzigt echter wel een groot aantal bepalingen uit de huidige Richtlijn.¹¹⁵ Het voert te ver om elke wijziging in deze scriptie te bespreken. De belangrijkste punten in het kader van de centrale onderzoeksvraag zullen daarom uitgelicht worden. Dit zijn achtereenvolgens de begrippen 'product', 'component', 'gebrek' en 'fabrikant'. Daarnaast zal nog

¹⁰⁴ Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake aansprakelijkheid voor producten met gebreken, COM (2022) 495 def.

¹⁰⁵ Voorstel voor een Richtlijn inzake niet-contractuele aansprakelijkheid voor artificiële intelligentie, COM (2022) 496 def.

¹⁰⁶ Richtlijn 85/374/EEG van de Raad van 25 juli 1985 betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der Lid-Staten inzake de aansprakelijkheid voor produkten met gebreken (PbEG 1985, L 210/29).

¹⁰⁷ De Bruin 2023a, par. 5.

¹⁰⁸ Van Wees & Vellinga 2023, par. 1.

¹⁰⁹ Van der Putt & Westerdijk 2023, par. 1.

¹¹⁰ Van Wees & Vellinga 2023, voetnoot 3.

¹¹¹ Van der Putt & Westerdijk 2023, par. 1.

¹¹² Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van geharmoniseerde regels betreffende artificiële intelligentie (wet op de artificiële intelligentie) en tot wijziging van bepaalde wetgevingshandelingen van de Unie, COM (2021) 206 def.

¹¹³ 'Voorlopig politiek akkoord EU-eisen ontwikkeling kunstmatige intelligentie', www.rijksoverheid.nl.

¹¹⁴ Van der Putt & Westerdijk 2023, inleiding.

¹¹⁵ Van Wees & Vellinga 2023, par. 1.

worden ingegaan op de bewijslastverdeling en toegang tot het bewijsmateriaal voor een benadeelde en de verweren die gevoerd kunnen worden.

3.2.1 Het begrip ‘product’

In artikel 2 van de huidige Richtlijn wordt een product gedefinieerd als ‘een roerende zaak, ook nadat deze een bestanddeel is gaan vormen van een andere roerende of onroerende zaak, alsmede elektriciteit’. Dit houdt in dat een product een lichamelijke of stoffelijke zaak moet zijn om onder de reikwijdte van deze Richtlijn te vallen.¹¹⁶ Eerder in paragraaf 2.5.3.1 werd al besproken dat dit problemen oplevert bij software. Software op zichzelf is namelijk geen stoffelijke zaak. Van software dat onderdeel is van een stoffelijk product wordt aangenomen dat deze wel onder de reikwijdte van deze Richtlijn vallen.¹¹⁷ De stoffelijke zaak waarvan de software onderdeel is valt namelijk in zijn geheel hieronder. Een software update die op een later moment is doorgevoerd maakt echter geen onderdeel uit van een stoffelijke zaak, althans niet voordat deze is geïnstalleerd. De vraag of deze updates gezien moeten worden als een product in de zin van de Richtlijn houdt juristen al lange tijd bezig.¹¹⁸

De VRPA maakt een einde aan deze discussie door in artikel 4, lid 1 het productbegrip te verruimen. Dit artikel definieert een product als ‘een roerende zaak, ook nadat zij is geïntegreerd in een andere roerende zaak of in een onroerende zaak. Onder “product” worden ook elektriciteit, dossiers voor digitale fabricage en software verstaan’. Software wordt specifiek benoemd en valt dus onder het productbegrip. De EC vond het in het kader van rechtszekerheid belangrijk om dit te verduidelijken.¹¹⁹

3.2.2 Het begrip ‘component’ en de vervaging tussen producten en diensten

Een ander belangrijke wijziging is het begrip ‘component’. Deze wordt in artikel 4, lid 3 omschreven als ‘elk materieel of immaterieel voorwerp dat, of elke bijbehorende dienst die, door de fabrikant van een product of onder zijn zeggenschap in dat product is geïntegreerd of daarmee onderling is verbonden’. Hoewel de VRPA niet van toepassing is op diensten, vindt de EC het toch noodzakelijk om diensten die als component behoren bij een product wel onder de reikwijdte te laten vallen.¹²⁰ Hiermee vervaagt de grens tussen product en dienst,¹²¹ echter vind de EC het nodig om ‘de risicoaansprakelijkheid uit te breiden met deze bijbehorende diensten omdat deze net zo bepalend zijn voor de veiligheid van het product als andere fysieke componenten’.¹²² Denk bijvoorbeeld aan de kaartsoftware die een AV gebruikt om te navigeren. Niet alleen de producent van het uiteindelijke product, maar ook de producenten van alle componenten kunnen aansprakelijk worden gesteld indien de betreffende component faalt.¹²³

¹¹⁶ Van Wees & Vellinga 2023, par. 2.

¹¹⁷ Van Wees & Vellinga 2023, par. 2.

¹¹⁸ Zie bijvoorbeeld Van Wees 2015, voetnoot 19 en De Vey Mestdagh & Lubbers 2015, p. 275.

¹¹⁹ Considerans 12 VRPA.

¹²⁰ Considerans 15 VRPA.

¹²¹ Van Wees & Vellinga, par. 2.

¹²² Considerans 15 VRPA.

¹²³ Artikel 7, lid 1 VRPA. Zie tevens considerans 26 VRPA.

3.2.3 Het begrip ‘gebrek’

Het gebreksbegrip wordt inhoudelijk niet gewijzigd. Artikel 6, lid 1 VRPA stelt dat ‘een product wordt geachte gebreken te vertonen wanneer het niet de veiligheid biedt die het grote publiek gerechtigd is te verwachten, alle omstandigheden in aanmerking genomen’. Net als de oude Richtlijn Productaansprakelijkheid, geeft de VRPA een niet-limitatieve lijst van omstandigheden die in aanmerking genomen kunnen worden. Deze lijst is in de VRPA uitgebreid en aangepast. Op die manier wordt de lijst bij de tijd gebracht.¹²⁴ Een aantal van deze omstandigheden verdienen nadere aandacht.

Sub c van het betreffende artikel benoemt het zelflerende vermogen van het product. Een AV is hiervan een goed voorbeeld. Van Wees stelde al dat een zelflerend systeem voor AV's ervoor kan zorgen dat een AV steeds beter weet om te gaan met de complexiteit van het verkeer.¹²⁵ Een zelflerend systeem brengt echter ook onzekerheid met zich mee, omdat de producent geen volledige invloed meer heeft op de keuzes die de AV maakt.¹²⁶ De fabrikant zal daar iets op moeten verzinnen, of accepteren dat hij aansprakelijk is voor een gebrek in zijn product dat pas later is ontstaan door het zelflerend vermogen.¹²⁷

Sub d van het artikel heeft het over de invloed van andere producten op het gebrekkige product. Tegenwoordig staan producten namelijk steeds meer met elkaar in verbinding. Denk bijvoorbeeld aan alle slimme apparaten in huis die met elkaar communiceren, ondanks dat zij van verschillende merken zijn. De EC vindt het daarom belangrijk dat er bij de beoordeling van de veiligheid ook gekeken moet worden naar de effecten van andere producten op het gebrekkige product.¹²⁸

Als laatste is sub e van het artikel van belang. Onder de huidige Richtlijn is een producent niet aansprakelijk wanneer een gebrek pas ontstaat nadat deze in het verkeer is gebracht. Tegenwoordig houden producenten vaak echter een bepaalde mate van controle over hun product, bijvoorbeeld met behulp van updates. Het moment dat het product in het verkeer werd gebracht is dus geen goed ijkpunt meer.¹²⁹ Sub e wijzigt dit ijkpunt dan ook naar ‘het moment dat het product in de handel is gebracht of in gebruik is gesteld of, indien de fabrikant na dat tijdstip de zeggenschap over het product behoudt, het tijdstip met ingang waarvan de fabrikant niet langer de zeggenschap over het product heeft’.

3.2.4 Het begrip ‘fabrikant’ en andere aansprakelijke partijen

Onder het geldende recht wordt de producent aansprakelijk geacht voor een gebrek in zijn product. In de VRPA wordt niet meer de term ‘producent’, maar de term ‘fabrikant’ gebruikt.¹³⁰ Het blijft niet alleen bij het hanteren van een andere term. De definitie wordt ook opgerekt.¹³¹ Niet alleen de feitelijke producent, of de partij die zich presenteert als de producent kan aansprakelijk gesteld worden, maar ook degene die opdracht heeft gegeven tot de productie. Hiermee wordt voorkomen

¹²⁴ Van Wees & Vellinga, par. 3.

¹²⁵ Van Wees 2018, par. 3.2.

¹²⁶ Van Wees & Vellinga, par. 3.

¹²⁷ De Bruin 2023b, par. 2c.

¹²⁸ Considerans 23 VRPA.

¹²⁹ Van Wees & Vellinga, par. 3.

¹³⁰ Artikel 4, lid 11 VRPA.

¹³¹ ‘Een natuurlijke of rechtspersoon die een product ontwikkelt, vervaardigt of produceert of laat ontwerpen of vervaardigen, of het onder zijn naam of handelsmerk verhandelt, of die een product voor eigen gebruik ontwikkelt, vervaardigt of produceert’.

dat een partij aansprakelijkheid kan ontwijken door de productie uit te besteden aan een derde partij.¹³²

Ook wordt er in artikel 7 VRPA aandacht besteed aan de gevallen waarin de fabrikant buiten de EU gevestigd is. Onder het geldend recht kan in dat geval de partij die het product geïmporteerd heeft binnen de Europese Economische Ruimte (hierna: EER) aansprakelijk worden gesteld ex artikel 6:187, lid 3 BW. De VRPA breidt de groep van partijen die aansprakelijk zijn als de fabrikant buiten de EU gevestigd is uit. Zo kunnen een handelsagent¹³³ of een fulfilmentdienstverlener¹³⁴ ook aansprakelijk gesteld worden.

Gelet op artikel 6:187, lid 4 BW wordt de leverancier als producent beschouwd wanneer niet kan worden vastgesteld wie de daadwerkelijke producent, of importeur binnen de EER is. De leverancier kan dit voorkomen door binnen een redelijke termijn de producent of importeur bekend te maken. Deze bepaling wordt enigszins gewijzigd in artikel 7, lid 5 VRPA. De term 'leverancier' wordt vervangen voor de term 'distributeur' en de redelijke termijn wordt aangepast naar een vaste termijn van één maand na het verzoek van de benadeelde.

3.2.5 Bewijslast en toegang tot bewijsmateriaal

In beginsel geldt voor de bewijslast 'wie stelt, bewijst' ex artikel 150 Rv. Dat is onder de VRPA niet anders. Zo stelt artikel 9, lid 1 VRPA de lidstaten verplicht om erop toe te zien dat de eiser verplicht is de gebreken van het product, de geleden schade en het oorzakelijk verband tussen de gebreken en de schade aan te tonen. De VRPA roept echter een aantal bewijsvermoedens in het leven die de juridische positie van een benadeelde aanzienlijk verbeteren.¹³⁵ Naast deze bewijsvermoedens, geldt er ook een zogenaamde 'disclosure-plicht'. Deze bewijsvermoedens en de disclosure-plicht bestaan in de huidige Richtlijn niet. Hieronder zullen de disclosure-plicht en bewijsvermoedens besproken worden.

3.2.5.1 Disclosure-plicht in het kader van de VRPA

Artikel 8 VRPA maakt het eenvoudiger voor een benadeelde om aan bewijsmateriaal te komen. Een benadeelde hoeft zijn vordering slechts aannemelijk te maken met feiten en bewijs. Indien dat succesvol is, dan dient de verweerder al het relevante bewijsmateriaal dat ter beschikking is openbaar te maken.¹³⁶ Wanneer de verweerder hier niet aan voldoet, dan wordt het product vermoed gebrekkig te zijn ex artikel 9, lid 1, sub a VRPA. Deze verplichting strekt verder dan alleen het bewijsmateriaal dat beschikbaar is op het moment dat hierom gevraagd wordt. Ook alle documenten die daarna worden opgesteld dienen overgedragen te worden.¹³⁷ Wel moet er ex artikel 8, lid 2 VRPA rekening gehouden worden aan de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit. Zo hoeft een producent niet zijn bedrijfsgeheimen te openbaren.¹³⁸ Overigens betekent dit niet dat een producent zich kan verschuilen achter zijn bedrijfsgeheimen, maar dat een rechter in dat geval maatregelen kan nemen om de vertrouwelijkheid van de bedrijfsgeheimen te waarborgen.¹³⁹

¹³² Wassink & Loos 2023, p. 24.

¹³³ Artikel 7, lid 2 VRPA.

¹³⁴ Artikel 7, lid 3 VRPA.

¹³⁵ De Bruin 2023b, par. 2g.

¹³⁶ Van der Putt & Westerdijk 2023, par 3.4.

¹³⁷ Considerans 31 VRPA.

¹³⁸ De Bruin 2023b, par. 2g.

¹³⁹ Zie ook considerans 32 VRPA voor een aantal voorbeelden van dergelijke maatregelen.

3.2.5.2 Bewijsvermoedens

Met het bewijs dat de benadeelde in handen heeft gekregen op grond van de disclosure-plicht is deze al veel geholpen. De VRPA gaat echter verder dan dat en roept een aantal bewijsvermoedens in het leven. Deze bewijsvermoedens zien op de gebrekkigheid van het product en het causaal verband tussen het gebrek en de schade.

Hiervoor werd al besproken dat een product wordt vermoed gebrekkig te zijn indien de verweerder niet meewerkt aan de disclosure-plicht. Artikel 9 VRPA geeft echter nog een drietal gevallen waarin een product wordt vermoed gebrekkig te zijn. In lid 2 wordt een product dat niet voldoet aan de geldende wet- en regelgeving omtrent de veiligheid van het product vermoed gebrekkig te zijn, alsmede het geval waarin de schade is ontstaan door een kennelijk disfunctioneren bij normaal gebruik. Lid 4 geeft de rechter de mogelijkheid om te oordelen dat het vanwege de complexiteit van het product buitensporig moeilijk is om een gebrek of causaal verband aan te tonen. In dat geval wordt het product vermoed gebrekkig te zijn en/of het causaal verband aanwezig te zijn indien het product heeft bijgedragen aan de schade en het waarschijnlijk is dat het product gebreken vertoonde en/of de gebreken een waarschijnlijke oorzaak zijn van de schade. Ten aanzien van het causaal verband stelt artikel 9, lid 3 VRPA dat het voldoende is om aannemelijk te maken dat de soort veroorzaakte schade doorgaans te stroken is met de aard van het gebrek.

3.2.6 Mogelijkheden tot verweer

In hoofdstuk 2 werd onder meer besproken dat de mogelijkheden die een producent had om verweer te voeren problemen opleverden. De belangrijkste mogelijkheden zijn het verweer dat een gebrek pas is ontstaan nadat het product in het verkeer is gebracht en het ontwikkelingsrisicoverweer. Deze mogelijkheden tot verweer komen ook in de VRPA terug, maar zijn enigszins gewijzigd.

Het verweer dat een gebrek pas is ontstaan nadat het product in het verkeer zijn gebracht komt terug in artikel 10, lid 1, sub c VRPA. In paragraaf 3.2.2 bespraken we echter het gebreksbegrip en het feit dat fabrikanten tegenwoordig steeds meer zeggenschap houden op het product nadat deze in het verkeer is gebracht, bijvoorbeeld door middel van software updates.¹⁴⁰ Artikel 10, lid 2 VRPA houdt de fabrikant daarom wel aansprakelijk voor (het ontbreken van) software (updates) en bijbehorende diensten die zijn toegevoegd nadat het product in het verkeer is gebracht voor zover hij daar zeggenschap over had.

Het feit dat een fabrikant, die een bepaalde mate van zeggenschap houdt over het product, ook aansprakelijk kan zijn voor een gebrek dat is ontstaan nadat het product in het verkeer is gebracht brengt ook met zich mee dat de mogelijkheid om het ontwikkelingsrisicoverweer te voeren wordt beperkt.¹⁴¹ Niet langer is het tijdstip waarop het product in het verkeer werd gebracht bepalend voor het meten van de stand van de wetenschap en techniek, maar het tijdstip tot wanneer de fabrikant zeggenschap had over het product.¹⁴²

¹⁴⁰ Zie ook considerans 37 VRPA.

¹⁴¹ Van Wees & Vellinga 2023, par. 4.

¹⁴² Artikel 10, lid 1, sub e VRPA.

3.2.7 Zorgplicht

Het flexibel maken van het tijdstip dat als ijkpunt gebruikt wordt voor het ontstaan van een gebrek en de technische en wetenschappelijke mogelijkheden en de wijziging van de mogelijkheden tot verweer voor de fabrikant die hiermee samenhangt, brengt een zorgplicht voor fabrikanten met zich mee.¹⁴³ Deze zorgplicht gaat vele malen verder dan voorheen voortvloeide uit het productaansprakelijkheidsregime. Fabrikanten dienen hun producten veilig en bruikbaar te houden of riskeren aansprakelijk gehouden te worden voor schade die hun producten veroorzaken. De fabrikant dient daarom ook te voorkomen dat een zelflerend systeem zichzelf de verkeerde dingen aanleert.¹⁴⁴

3.3 Hoe ziet de RAAI er in hoofdlijnen uit

3.3.1 Inleiding

Waar de VRPA het bestaande productaansprakelijkheidsregime wijzigt, wil de EC met de RAAI een benadeelde tegemoetkomen in zijn bewijspositie. Doel van dit voorstel is minimumharmonisatie¹⁴⁵ van de aansprakelijkheid voor AI voor zover deze buiten de reikwijdte van productaansprakelijkheid vallen.¹⁴⁶ Het is de Lidstaten dan ook toegestaan om een benadeelde een nog betere rechtsbescherming te bieden.¹⁴⁷ Met de RAAI worden hiervoor twee belangrijke middelen gecreëerd. Ten eerste een bewijsvermoeden van een causaal verband en ten tweede wordt toegang voor een benadeelde tot het bewijsmateriaal mogelijk gemaakt. Hierdoor wordt de rechtsbescherming van de benadeelde van schade dat ontstaan is door AI systemen gelijkgetrokken met die van de benadeelde die schade heeft zonder dat er AI systemen bij betrokken zijn.¹⁴⁸ Het moet hiermee eenvoudiger worden om een schadevergoeding te vorderen op grond van artikel 6:162 BW.¹⁴⁹

3.3.2 Het bewijsvermoeden van het causaal verband

In artikel 4 RAAI wordt een complex, weerlegbaar¹⁵⁰ bewijsvermoeden voor het causaal verband geïntroduceerd. De complexiteit zit hem in het onderscheid dat wordt gemaakt in hoog en laag-risico AI-systemen, aanbieders en gebruikers en beroepsmatige en niet-beroepsmatige gebruikers van AI-systemen.¹⁵¹ Kort gezegd komt de regeling op het volgende neer. Een benadeelde moet aantonen dat 1) de verweerder niet voldaan heeft aan een zorgvuldigheidsplicht, 2) dat het redelijk is om aan te nemen dat daardoor de werking van het AI-systeem werd beïnvloed en 3) het AI systeem de schade heeft veroorzaakt.¹⁵² Wanneer aan deze drie vereisten is voldaan, dan wordt een causaal verband

¹⁴³ Van Wees & Vellinga 2023, par. 4 en De Bruin 2023b, toelichting 8.

¹⁴⁴ De Bruin 2023b, toelichting 8.

¹⁴⁵ Considerans 14 RAAI.

¹⁴⁶ Van der Putt & Westerdijk 2023, par. 2.

¹⁴⁷ Vermande 2023, par. 3.

¹⁴⁸ Vermande 2023, par. 3.

¹⁴⁹ Vermande 2023, par. 3.

¹⁵⁰ Artikel 7 RAAI.

¹⁵¹ Vermande 2023, par. 3.1.

¹⁵² Van der Putt & Westerdijk 2023, par. 2.1.

vermoed aanwezig te zijn tussen de schuld van de aanbieder/gebruiker van het AI-systeem en de output dat het AI-systeem heeft gegenereerd,¹⁵³ of juist verzuimde te genereren.¹⁵⁴

Wat precies valt onder een zorgvuldigheidsplicht vindt men terug in artikel 2, lid 9 RAAI. Deze wordt gedefinieerd als “een in het nationale of Unierecht voorgeschreven gedragsnorm ter voorkoming van schade aan op het niveau van het nationale recht of het recht van de Unie erkende rechtsbelangen, met inbegrip van het recht op leven, fysieke integriteit, eigendom en de bescherming van grondrechten”. Een voorbeeld hiervan is een veiligheidsvoorschrift.¹⁵⁵

Belangrijk om te weten is dat er geen causaal verband tussen het AI-systeem en de schade wordt vermoed aanwezig te zijn. Het betreft dus een ander causaal verband dan het *conditio sine qua non* verband dat vereist is bij een vordering op grond van artikel 6:162 BW of 6:173 BW.¹⁵⁶ Dat dient namelijk bij het 3^e vereiste al aangetoond te worden. Het heeft meer weg van een attributievermoeden waarmee de output van het AI-systeem aan een normschending kan worden gerelateerd, dat vervolgens kan worden toegerekend aan de aanbieder of gebruiker.¹⁵⁷

Wanneer er sprake is van een AI systeem met een hoog risico dan wordt een benadeelde nog verder tegemoetgekomen. Voor deze systemen worden de aanbieders vermoed hun zorgvuldigheidsplicht te hebben geschonden¹⁵⁸ wanneer zij niet hebben voldaan aan een van de eisen waaraan een AI-systeem met een hoog risico moet voldoen. Wanneer er sprake is van een hoog risico AI-systeem en aan welke eisen deze moeten voldoen is niet terug te vinden in de RAAI. Daarvoor moet gekeken worden in de AI-verordening¹⁵⁹. Hoofdstuk 1 van de AI-verordening stelt vast welke AI-systemen geclassificeerd worden als ‘hoog risico’. Kort gezegd zijn dit de AI-systemen die een veiligheidsfunctie hebben en systemen die een specifiek omschreven toepassing hebben.¹⁶⁰ Bij die laatste moet men denken aan biometrische identificatie, of systemen die opsporingsdiensten gebruiken om crimineel gedrag op individueel niveau te voorspellen.¹⁶¹ Hoofdstuk 2 van de AI-verordening stelt eisen aan deze hoog risico AI-systemen. Zo dient er een risicobeheer¹⁶² en databeheer¹⁶³ uitgevoerd te worden. Er dient technische documentatie beschikbaar te zijn¹⁶⁴ en tevens dient er ten alle tijden menselijk toezicht mogelijk te zijn.¹⁶⁵

3.3.3 Disclosure-plicht in het kader van de RAAI

Net als de VRPA, kent ook de RAAI een disclosure-plicht. Deze komt tot uitdrukking in artikel 3, lid 1 RAAI en lijkt veel op de disclosure-plicht in de VRPA. Een benadeelde die een geloofwaardige vordering tot schadevergoeding meent te hebben, kan de aanbieder of gebruiker van het AI-systeem

¹⁵³ Hiermee wordt bedoeld de uitvoering van een actie door een AI-systeem, bijvoorbeeld het genereren van een tekst in ChatGPT, of het voortbewegen van een AV door de boordcomputer.

¹⁵⁴ Vermande 2023, par. 3.1.

¹⁵⁵ Considerans 2 RAAI.

¹⁵⁶ De Bruin 2023a, par. 5 en Vermande 2023, par 3.1.

¹⁵⁷ De Bruin 2023a, par. 5.

¹⁵⁸ Vereiste 1 voor het vermoeden van een causaal verband.

¹⁵⁹ Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van geharmoniseerde regels betreffende artificiële intelligentie (wet op de artificiële intelligentie) en tot wijziging van bepaalde wetgevingshandelingen van de Unie, COM (2021) 206 def.

¹⁶⁰ Artikel 6 AI-verordening.

¹⁶¹ Van der Putt & Westerdijk 2023, par. 2.1.

¹⁶² Artikel 9 AI-verordening.

¹⁶³ Artikel 10 AI-verordening.

¹⁶⁴ Artikel 11 AI-verordening.

¹⁶⁵ Artikel 14 AI-verordening.

verzoeken om al het beschikbare en relevante bewijsmateriaal over te dragen. Indien dit verzoek wordt afgewezen, dan kan de benadeelde zijn verzoek bij de rechter neerleggen. De benadeelde dient de geloofwaardigheid van zijn vordering wel te kunnen onderbouwen met feiten en bewijzen. Wanneer ook het bevel van de rechter niet wordt opgevolgd, dan wordt de relevante zorgvuldigheidsnorm vermoed te zijn geschonden ex artikel 3, lid 5 RAAI.

Van der Putt en Westerdijk merken op dat hiermee de exhibitieplicht ex artikel 843a Rv wordt verruimd. Met de disclosure-plicht uit de RAAI hoeft een benadeelde enkel een verzoek om bewijsmiddelen in te dienen. Het gevaar dat hier op de loer ligt is de mogelijkheid om te gaan grasduinen op zoek naar informatie die mogelijk relevant is.¹⁶⁶ Het huidige artikel 843a Rv verbiedt zulke ‘fishing expeditions’.¹⁶⁷

¹⁶⁶ Van der Putt & Westerdijk 2023, par. 2.2.

¹⁶⁷ HR 18 november 2011, ECLI:NL:HR:2011:BS1706, r.o. 3.5.2 e.v. (*ISG Holding N.V./STC Interfinans AB*)

4. Op welke manier gaan de VRPA en RAAI het geldende recht beïnvloeden en in hoeverre brengt dit een verbetering teweeg voor de juridische positie van benadeelden van verkeersongevallen met (semi)autonome voertuigen?

4.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 is geconcludeerd dat de benadeelde van een verkeersongeval met een AV in veel gevallen problemen zal ondervinden bij het verhalen van zijn schade. Alleen de ongemotoriseerde benadeelde die gebruik kan maken van artikel 185 WvW zal hierbij geen problemen ondervinden. Bij alle andere aansprakelijkheidsgrondslagen zal men tegen een aantal problemen aanlopen. Voorbeelden hiervan zijn bewijsproblemen en onduidelijkheid over de invulling van bepaalde normen, zoals een zorgvuldigheidnorm. Zelfs het voldoen aan van bepaalde rechtsvoorwaarden lijkt in sommige gevallen niet of minder goed mogelijk.

In dit hoofdstuk zal bekeken worden of de VRPA (in het geval van productaansprakelijkheid) en RAAI (in het geval van de overige aansprakelijkheidsgronden) deze problemen kunnen oplossen en of dit een verbetering teweeg brengt voor de juridische positie van de benadeelde. Net als in hoofdstuk 2 zal elke aansprakelijkheidsgrondslag achtereenvolgens besproken worden. Er wordt begonnen met artikel 185 WvW (paragraaf 4.2), waarna artikel 6:162 BW (paragraaf 4.3), artikel 6:173 BW (paragraaf 4.4) en het productaansprakelijkheidsregime ex Afdeling 6.3.3 BW (paragraaf 4.5) aan bod zullen komen.

4.2 Kwalitatieve aansprakelijkheid ex artikel 185 WvW

Uit paragraaf 2.2 blijkt dat ongemotoriseerde benadeelde onder het geldende recht weinig problemen ervaren bij het verhalen van zijn schade wanneer deze is veroorzaakt door een AV. De wettelijke grondslag en aanvullende regels uit de jurisprudentie¹⁶⁸ laten zich ook toepassen in het geval de gemotoriseerde wederpartij een AV is. De RAAI verandert hier niets aan. De RAAI roept namelijk een bewijsvermoeden en disclosure-plicht in het leven. In het geval een benadeelde een beroep kan doen op artikel 185 WvW heeft hij deze niet nodig. Artikel 185 WvW houdt namelijk de eigenaar of houder van de AV al verantwoordelijk voor de schade, tenzij er sprake is van overmacht. De bewijslast ligt in dit geval niet bij de benadeelde, maar bij de eigenaar of houder van de AV. De benadeelde hoeft daarom niet tegemoet gekomen te worden in zijn bewijsprobleem.

¹⁶⁸ Bijvoorbeeld HR 31 mei 1991, ECLI:NL:HR:1991:ZC0253 (*Marbeth van Uitregt*) en HR 22 mei 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0616, NJ 1992/527 (*ABP/Winterthur*).

4.3 De onrechtmatige daad ex artikel 6:162 BW

Om een beroep op artikel 6:162 BW te kunnen doen, dient voldaan te worden aan een aantal rechtsvoorwaarden. In paragraaf 2.3 werd duidelijk dat men onder het geldende recht tegen een aantal problemen aan loopt bij het stellen en bewijzen van de onrechtmatigheid van de gedraging, de toerekenbaarheid en het causaal verband in het geval van verkeersongevallen met een AV.

Het bewijsvermoeden van het causale verband dat door de RAAI in het leven geroepen wordt lost een aantal van deze problemen op. Zoals besproken in paragraaf 3.3.2 houdt dit causaal verband niet het *conditio sine qua non* verband in dat vereist is bij een beroep op artikel 6:162 BW. Het koppelt echter wel de output van een AI-systeem, zoals een AV, aan een normschending, welke toerekenbaar is aan de verweerder. Wanneer voldaan is aan de rechtsvoorwaarden voor het bewijsvermoeden, dan wordt de onrechtmatigheid van de daad en de toerekenbaarheid daarvan dus vermoed aanwezig te zijn. Een benadeelde hoeft dan bijvoorbeeld niet meer aan te tonen dat er in strijd met een maatschappelijke zorgvuldigheidsnorm is gehandeld.

Ten aanzien van het *conditio sine qua non* verband dat vereist is voor een beroep op artikel 6:162 BW komt de RAAI de benadeelde niet tegemoet.¹⁶⁹ Sterker nog, het is een van de rechtsvoorwaarden om een beroep te kunnen doen op het bewijsvermoeden van de RAAI. De benadeelde zal dus zelf met bewijs moeten komen om het causale verband tussen de output van de AV en de schade aan te tonen. Dit betekent m.i. echter wel dat als het bewijsvermoeden eenmaal van toepassing is, dat daarmee ook het *conditio sine qua non* verband voor een beroep op artikel 6:162 BW is vastgesteld en niet opnieuw bewezen hoeft te worden.

4.4 Aansprakelijkheid voor gebrekkige zaken ex artikel 6:173 BW

Hetgeen in paragraaf 4.3 besproken is, laat zich *mutatis mutandis* ook toepassen op de mogelijkheid om een beroep te doen op artikel 6:173 BW. Als een benadeelde kan voldoen aan de voorwaarden van het bewijsvermoeden van de RAAI, dan is de AV vermoedelijk gebrekkig. Het rijgedrag van de AV wordt dan gekoppeld aan het gebrek, hetgeen een schending van een zorgvuldigheidsnorm oplevert. De benadeelde hoeft in dat geval dus niet meer aan te tonen dat de AV gebrekkig was.

Veel bewijsproblemen die besproken zijn in paragraaf 2.4.3 worden hiermee weggenomen, maar niet allemaal. Ook bij een beroep op artikel 6:173 BW dient er een *conditio sine qua non* verband aanwezig te zijn. In dit geval moet dat verband bestaan tussen het gebrek en de geleden schade. De benadeelde wordt niet tegemoetgekomen op dit onderdeel, terwijl dit onderdeel zo belangrijk is om een beroep op het bewijsvermoeden te kunnen doen.

4.5 Kritische kanttekeningen ten aanzien van de RAAI

Het bewijsvermoeden en de disclosure-plicht die door de RAAI in het leven geroepen worden, lijken op de oppervlakte een grote stap voorwaarts in het verbeteren van de rechtspositie van benadeelden van verkeersongevallen met een AV. Wanneer echter ingezoomd wordt op de RAAI, dan kan men zich afvragen of dit in de praktijk echt een groot verschil gaat maken.¹⁷⁰ Niet in de laatste plaats vanwege het in de twee voorgaande paragrafen beschreven ontbreken van een tegemoetkoming op het gebied van het *conditio sine qua non* verband.

¹⁶⁹ Vermande 2023, par 4.2.

¹⁷⁰ Van der Putt & Westerdijk 2023, par. 4.1.

Een ander probleem zit hem in de complexiteit van het bewijsvermoeden zelf en de complexiteit van AI in het algemeen. Gezien het feit dat er zoveel variabelen zijn die invloed hebben op het bewijsvermoeden¹⁷¹ is specialistische juridische kennis bijna een vereiste om het bewijsvermoeden te begrijpen om er vervolgens een beroep op te kunnen doen. Deze kennis hebben de meeste benadeelden niet.¹⁷² Van der Putt en Westerdijk stellen m.i. terecht (met wellicht een vleugje cynisme): “Voor juristen zullen dit soort bepalingen een goudmijn zijn”.¹⁷³

Als de benadeelde het bewijsvermoeden begrijpt, of daar een rechtshulpverlener voor heeft ingeschakeld, dan loopt hij tegen de volgende horde aan. Het voldoen aan de voorwaarden van het bewijsvermoeden. Een groot probleem lijkt te zitten in het aantonen dat de schending van de zorgplicht de door het AI-systeem gegenereerde output (of het verzuim hiervan) heeft beïnvloed. Hiervoor is diepgaande kennis van het AI-systeem benodigd.¹⁷⁴ Kennis die soms AI experts niet eens hebben.¹⁷⁵ Zelfs met behulp van de disclosure-plicht lijkt dit een zeer lastige opgave met veel ruimte voor discussie,¹⁷⁶ met als gevolg langdurige en kostbare procedures.¹⁷⁷ Overigens is Vermande van mening dat dit niet het grootste probleem is, maar dat het aantonen dat een relevante zorgvuldigheidsplicht uit de AI-verordening niet is nagekomen een meer diepgaand inzicht vereist.¹⁷⁸ M.i. is de ene horde niet groter dan de ander. Beiden vereist onderzoek naar het specifieke AI-systeem, waarbij een AI-expert benodigd is.

Gelet op artikel 5 RAAI zal de Commissie de uitwerking van de RAAI binnen vijf jaar na het einde van de omzettingstermijn evalueren. In dit licht is het goed om te weten dat het Europees Parlement in 2020 ook met een voorstel is gekomen om aansprakelijkheid voor AI te regelen.¹⁷⁹ Dit voorstel zou een risicoaansprakelijkheidsregime voor AI in het leven roepen.¹⁸⁰ Dit voorstel maakt onderscheid tussen gewone¹⁸¹ en hoog-risico AI systemen.¹⁸² Een AV zou waarschijnlijk als een hoog-risico AI-systeem worden beschouwd.¹⁸³ De gebruiker van een hoog-risico AI-systeem is aansprakelijk voor alle schade die het AI-systeem veroorzaakt,¹⁸⁴ tenzij er sprake is van overmacht.¹⁸⁵ Deze bepaling doet denken aan artikel 185 WVV.

Voor nu is dit voorstel aan de kant gezet ten faveure van de RAAI. Wellicht dat dit voorstel toch weer ter sprake komt tijdens de evaluatie van de RAAI ex artikel 5 RAAI.

¹⁷¹ Kort aangehaald in paragraaf 3.3.2

¹⁷² Vermande 2023, par. 4.2.

¹⁷³ Van der Putt & Westerdijk 2023, par. 4.1.

¹⁷⁴ Van der Putt & Westerdijk 2023, par. 4.1.

¹⁷⁵ Jovović 2022, par. 2.2.

¹⁷⁶ Van der Putt & Westerdijk 2023, par. 4.1.

¹⁷⁷ Vermande 2023, par. 4.2.

¹⁷⁸ Vermande 2023, par. 4.2.

¹⁷⁹ Resolutie van het Europees Parlement van 20 oktober 2020 met aanbevelingen aan de Commissie betreffende het civielrechtelijk aansprakelijkheidsstelsel voor kunstmatige intelligentie (2020/2014(INL)).

¹⁸⁰ Vermande 2023, par. 4.3.

¹⁸¹ Artikel 3, sub a EP-voorstel.

¹⁸² Artikel 3, sub a EP-voorstel.

¹⁸³ De Bruin 2023a, par.5.

¹⁸⁴ Artikel 4, lid 1 EP-voorstel.

¹⁸⁵ Artikel 8, lid 2 EP-voorstel.

4.6 Productaansprakelijkheid

Waar voorgaande aansprakelijkheidsgrondslagen beïnvloed worden door de RAAI, wordt het leerstuk over productaansprakelijkheid beïnvloed door de VRPA. Zoals eerder gezegd, beoogt de EC met de VRPA de Richtlijn Productaansprakelijkheid uit 1985 weer bij de tijd te brengen. Dit doet men onder andere door de aanscherping van enkele begrippen, het in het leven roepen van een disclosure-plicht en bewijsvermoedens en het wijzigen van de mogelijkheden tot verweer van de fabrikant.

4.6.1 Het gebreksbegrip

In paragraaf 2.5 is besproken dat het gebreksbegrip ex art. 6:186 BW, net als bij artikel 6:173 BW, vragen oproept. Hoewel het gebreksbegrip door de VRPA inhoudelijk niet gewijzigd wordt, zorgt de toevoeging van een aantal omstandigheden aan de huidige, niet-limitatieve lijst van omstandigheden die in aanmerking genomen kunnen worden om te beoordelen of een product gebrekkig is er wel voor dat het eenvoudiger wordt om te stellen dat een AV gebrekkig is.

In artikel 6, lid 1, sub c VRPA wordt specifieke aandacht besteed aan het zelflerend vermogen van een product. Een fabrikant zal iets moeten verzinnen om ervoor te zorgen dat het product zichzelf niet de verkeerde dingen aanleert, anders riskeert hij aansprakelijk te zijn voor de schade die hierdoor veroorzaakt wordt. In het geval van een AV zal een fabrikant er dus voor moeten zorgen dat de AV bijvoorbeeld geen asociaal rijgedrag aanleert. Wanneer dat wel gebeurt, dan kan dit een omstandigheid zijn die ertoe leidt dat de AV gebrekkig is.

Ook het effect van andere producten op het gebrekkige product ex artikel 6, lid 1, sub d VRPA is een belangrijke nieuwe omstandigheid die in aanmerking genomen kan worden. Gedacht kan worden aan de kaartsoftware die een AV gebruikt om te navigeren. Wanneer een fout in deze software ervoor zou zorgen dat een AV een weg inrijdt waar dat niet mag, dan kan dat leiden tot een gebrekkige AV. Dit ongeacht of de kaartsoftware van dezelfde fabrikant als de AV komt of niet.

Als laatste wordt in artikel 6, lid 1, sub e VRPA het ijkpunt gewijzigd wanneer het gebrek ontstaan moet zijn om onder het productaansprakelijkheidsregime te vallen. Onder het geldende recht is een producent niet aansprakelijk voor een gebrek dat is ontstaan nadat het product in het verkeer is gebracht. De VRPA laat dit ijkpunt in stand, tenzij de fabrikant na dit tijdstip zeggenschap over het product behoudt. In dat geval blijft de fabrikant aansprakelijk voor gebreken aan het product zolang deze zeggenschap voortduurt. Concreet betekent dit dat zolang een product nog software updates ontvangt, blijft het mogelijk om de fabrikant aansprakelijk te stellen voor een gebrek aan een AV.

4.6.2 Het productbegrip

Het productbegrip onder het geldend recht geeft geen probleem met betrekking tot de AV zelf. Men loopt echter wel tegen problemen aan bij software updates. Het is maar de vraag of software updates onder het geldende recht als product gezien kunnen worden. Het EU Hof heeft zich hier nog niet over uit hoeven laten. Met de VRPA is de Commissie het EU Hof voor. Software wordt specifiek benoemd in het productbegrip en is dus een product. Voor een fabrikant van een AV houdt dit in dat deze ook aansprakelijk kan zijn voor een gebrek in een software update.

4.6.3 Mogelijkheden tot verweer

In paragraaf 2.5.3 is besproken dat de mogelijkheden tot verweer die een producent onder het geldende recht heeft kunnen leiden tot problemen. Het verweer dat een gebrek is ontstaan nadat de AV door een producent in het verkeer is gebracht ex artikel 6:185, lid 1, sub b BW, in combinatie met de onduidelijkheid of software updates als product gezien kunnen worden, kan een producent ertoe verleiden om een AV bij productie alleen te voorzien van basis software, om deze vervolgens te voorzien van alle noodzakelijke updates wanneer de AV bij de eigenaar op de oprit staat. Daarnaast zorgt het ontwikkelingsrisicoverweer ex artikel 6:185 BW, lid 1, sub e BW ervoor dat het ontwikkelingsrisico bij de benadeelde van schade veroorzaakt door een AV komt te liggen.

Beide mogelijkheden tot verweer komen onder de VRPA terug, echter met een aantal wijzigingen. Nu software geïncorporeerd is in het productbegrip, levert dit verweer minder problemen op. Artikel 10, lid 2 VRPA maakt echter een einde aan alle zorgen op dit punt. Een fabrikant is namelijk ook aansprakelijk voor (het ontbreken van) software (updates) en bijbehorende diensten die zijn toegevoegd nadat het product in het verkeer is gebracht voor zover hij daar zeggenschap over had. Hiermee kan een fabrikant zich dus niet meer beroepen op dit verweer wanneer de schade is veroorzaakt door een software update, of door het ontbreken hiervan.

Ook de mogelijkheid voor een fabrikant om een beroep te doen op het ontwikkelingsrisicoverweer wordt ingeperkt. Het ijkpunt voor de stand van de techniek wordt gelijk getrokken met het hiervoor besproken ijkpunt bij het gebreksbegrip. Wanneer een fabrikant zeggenschap houdt over het product, dan kan deze geen beroep doen op het ontwikkelingsrisicoverweer gedurende die zeggenschap. Het ontwikkelingsrisico gaat daarmee voor een groot deel weer terug naar de fabrikant van de AV, hetgeen m.i. een goede ontwikkeling is voor de acceptatie van AV's in het verkeer.

4.6.4 Disclosure-plicht en bewijsvermoedens

Wanneer een benadeelde van een verkeersongeval met een AV zijn vordering met feiten en bewijzen aannemelijk kan maken, dan dient de verweerder al het relevante bewijsmateriaal beschikbaar te stellen aan de benadeelde. Voldoet de verweerder niet, dan wordt de AV vermoed gebrekkig te zijn. Een benadeelde kan op die manier aan het benodigde bewijs komen om zijn vordering te onderbouwen. Belangrijk is ook dat niet alleen het bewijsmateriaal dat op dat moment bestaat dient te worden overgedragen. Ook bewijsmateriaal dat later wordt vervaardigd valt onder deze verplichting. Men zou hierbij kunnen denken aan de resultaten van een onderzoek naar het ongeval dat de fabrikant van de AV zelf uitvoert.

Nu de benadeelde over dezelfde informatie kan beschikken als de fabrikant van de AV, is hij al veel geholpen. De VRPA gaat echter nog verder om de benadeelde te helpen door bewijsvermoedens in het leven te roepen. Hierboven werd al benoemd dat een AV vermoed wordt gebrekkig te zijn, wanneer niet meegewerkt wordt aan de disclosure-plicht. Naast dit bewijsvermoeden zijn er nog een drietal bewijsvermoedens. Zo wordt allereerst een product vermoed gebrekkig te zijn wanneer deze niet voldoet aan de geldende wet- en regelgeving omtrent veiligheid, alsmede wanneer schade is ontstaan door een kennelijk disfunctioneren bij normaal gebruik.

Daarnaast kan een rechter oordelen dat het vanwege de complexiteit van een product buitensporig moeilijk is om een gebrek of causaal verband aan te tonen. Als een rechter dit oordeelt, het product heeft bijgedragen aan de schade en het waarschijnlijk is dat het product gebreken vertoonde en/of de gebreken een waarschijnlijke oorzaak zijn van de schade, dan wordt het product vermoed gebrekkig te zijn en/of het causaal verband tussen het gebrek en de schade aanwezig te zijn.

Als laatste hoeft een benadeelde voor het causaal verband slechts aannemelijk te maken dat de soort veroorzaakte schade doorgaans te stroken is met de aard van het gebrek. Anders dan we voorheen bij het bewijsvermoeden onder de RAAI zagen, komt de VRPA de benadeelde wel tegemoet in het bewijzen van het causaal verband.

M.i. gaat het bewijsvermoeden voor complexe producten een grote rol spelen bij AV's, omdat AV's nu eenmaal ontzettend complex zijn.¹⁸⁶ Dat is ook niet voor niets. Deelname aan het verkeer is op zichzelf al een complex iets.¹⁸⁷ Een fabrikant komt niet weg met een eenvoudige programmering. Het is dan ook mijn verwachting dat het niet lang zal duren voor een rechter oordeelt dat een AV dusdanig complex is dat het buitensporig moeilijk is om een gebrek of causaal verband aan te tonen. Een benadeelde hoeft in dat geval alleen nog maar te bewijzen dat de AV heeft bijgedragen aan de schade en dat het waarschijnlijk is dat de AV gebrekkig was en/of de gebreken aan de AV een waarschijnlijke oorzaak zijn van de schade.

4.7 Kritische kanttekeningen ten aanzien van de VRPA

Waar men zich bij de RAAI kan afvragen of het bewijsvermoeden niet te complex is om daadwerkelijk problemen op te lossen, kan bij de VRPA de vraag gesteld worden welke problemen nu daadwerkelijk worden opgelost met de bewijsvermoedens uit deze conceptrichtlijn. Het vermoeden van gebrekkigheid van een product wanneer deze niet voldoet aan een veiligheidsvoorschrift klinkt als een vrij logische bepaling. Dat komt wellicht doordat de VRPA hiermee slechts iets codificeert wat al vrij gebruikelijk is. Er zal, onder het geldende recht, geen rechter zijn die een product niet gebrekkig acht wanneer deze niet voldoet aan een veiligheidsvoorschrift.¹⁸⁸ Hetzelfde geldt voor het vermoeden van het causaal verband dat geldt wanneer een benadeelde aan kan tonen dat de geleden schade doorgaans strookt met het gebrek. Een rechter zal ook onder het geldende recht het causaal verband in dat geval veelal aannemen, dan wel de omkeringsregel uit het nationale recht toepassen.¹⁸⁹¹⁹⁰ Het is goed dat de VRPA hier nu duidelijkheid in aanbrengt, maar de juridische positie van de benadeelde wordt hiermee niet verbeterd.

Een gemiste kans in de VRPA betreft het verschijnsel van 'refurbished' producten. Gelet op artikel 7, lid 4 VRPA is een natuurlijke of rechtspersoon die een bestaand product wijzigt, pas aan te merken als fabrikant wanneer de wijziging als ingrijpend beschouwd kan worden. Een partij die producten refurbished valt daar niet onder.¹⁹¹ Zij brengen het product enkel zo goed als mogelijk terug naar de nieuwstaat, zodat deze weer verkocht kan worden. De fabrikant zelf zal aanvoeren dat het gebrek pas is ontstaan na de refurbishment en nog niet bestond toen hij het product in het verkeer bracht.¹⁹² Zeker in het kader van AV's kan dit in de toekomst tot problemen leiden. De handel in tweedehands auto's is enorm. Men kan zich voorstellen dat dit in de toekomst ook voor AV's steeds meer toeneemt. Kan een benadeelde dan nog wel een beroep doen op productaansprakelijkheid als de AV waarmee het ongeval heeft plaatsgevonden tweedehands gekocht is? Het zal in ieder geval niet helpen om de tweedehands markt voor AV's op stoom te brengen.

¹⁸⁶ Van Wees 2018, par. 3.2.

¹⁸⁷ Van Wees 2018, par. 3.2.

¹⁸⁸ Wassink & Loos 2023, p. 30.

¹⁸⁹ Wassink & Loos 2023, p. 30.

¹⁹⁰ Zie bijvoorbeeld HR 2 juni 2017, ECLI:NL:HR:2017:1008, JA 2017/102, r.o. 3.4.2 (*X/Stichting Free Press Unlimited*).

¹⁹¹ Wassink & Loos 2023, p. 25.

¹⁹² Wassink & Loos 2023, p. 25.

5. Conclusie

5.1 Beantwoording onderzoeksvraag

Het geldende recht roept op zijn minst vragen op over verkeersongevallen met een AV. In sommige gevallen kan gesteld worden dat het geldende recht onvoldoende verhaalsmogelijkheden biedt voor een benadeelde van dergelijke verkeersongevallen. Van de verschillende aansprakelijkheidsgrondslagen die het Nederlands recht kent, ondervindt alleen de ongemotoriseerde benadeelde, die een beroep kan doen op artikel 185 WVV, geen problemen bij het verhalen van zijn schade. Alle andere aansprakelijkheidsgrondslagen kennen verschillende problemen

De VRPA en RAAI lijken in eerste oogopslag een flinke verbetering voor de juridische positie van de benadeelde. Wanneer men de conceptrichtlijnen verder gaat analyseren, dan ziet men dat er aan beiden nog wel het een en ander schort. Dit geldt voornamelijk voor de RAAI en in mindere mate voor de VRPA.

Een aantal bewijsvermoedens uit de VRPA klinken heel mooi, maar eigenlijk betreffen zij enkel de codificatie van zaken die in de praktijk al gebeurden. Een product dat niet voldoet aan veiligheidsvoorschriften zal bijvoorbeeld onder het huidige recht ook als gebrekkig worden beschouwd. Daarnaast laat de VRPA nog een gat in de aansprakelijkheid wanneer het gaat om een refurbished product. Zowel de fabrikant, als de partij die zorgde voor de refurbishment kunnen een beroep doen op een verweer tegen aansprakelijkheid. Dit zal in de toekomst in de handel in tweedehands AV's tot problemen kunnen leiden.

Bovenstaande kanttekeningen geven echter geen aanleiding om te zeggen dat de VRPA geen verbetering is voor de juridische positie van de benadeelde van verkeersongevallen met een AV. De verduidelijking die de gewijzigde definities met zich mee brengen, alsmede de verminderde mogelijkheid voor een fabrikant om een beroep te doen op een van de verweren, maken het voor de benadeelde makkelijker om zijn schade bij een fabrikant te verhalen. Wat m.i. belangrijk gaat zijn voor benadeelden is het bewijsvermoeden waar een beroep op gedaan kan worden bij complexe producten. De rechter kan oordelen dat de complexiteit van een product van dusdanig niveau is, dat het buitensporig moeilijk is om een gebrek of causaal verband aan te tonen. In dat geval wordt het product geacht gebrekkig te zijn en/of het causaal verband aanwezig te zijn wanneer het product heeft bijgedragen aan de schade en het waarschijnlijk is dat het product gebreken vertoonde en/of de oorzaak is van de schade. De complexiteit van een AV zal m.i. ertoe leiden dat het niet lang zal duren voordat een rechter oordeelt dat een AV als een dergelijk complex product beschouwd mag worden.

Of de RAAI in de praktijk een grote verbetering van de juridische positie van de benadeelde met zich mee zal brengen betwijfel ik. M.i. is het bewijsvermoeden zelf te complex om hier eenvoudig een beroep op te doen. Daarnaast speelt ook de complexiteit van een AV hierin een rol. De benadeelde zal moeten aantonen dat er een zorgplicht is geschonden met het rijgedrag van de AV en dat de schending van deze zorgplicht invloed heeft gehad op het rijgedrag van de AV. Voor beiden is diepgaande technische kennis over de AV vereist. Kennis waarvan zelfs AI experts niet weten of zij deze hebben. M.i. zal het bewijsvermoeden uit de RAAI in de praktijk dan ook geen significante verbetering betekenen voor de juridische positie van een benadeelde van een verkeersongeval met een AV.

5.2 Aanbevelingen

De VRPA brengt een grote verbetering voor de benadeelde die een fabrikant aansprakelijk wil stellen voor schade die het product van deze fabrikant heeft veroorzaakt. Toch is de VRPA niet geheel perfect. Uit de conclusie van dit onderzoek blijkt dat er een gat in de aansprakelijkheid zit met betrekking tot refurbished producten. Dit kan zeker in het geval van AV's in de toekomst tot problemen leiden. De markt voor tweedehands voertuigen is immers enorm. Het is absoluut denkbaar dat dit voor AV's in de toekomst ook zal gebeuren. M.i. dient de VRPA daarom nog aangevuld te worden met een aansprakelijkheidsregime voor deze producten.

De RAAI is m.i. slechts een papieren tijger. Op het eerste gezicht lijkt een benadeelde hiermee enorm geholpen. Echter, wanneer men dieper op de RAAI ingaat dan ziet men dat dit voorstel te gecompliceerd om een benadeelde echt een betere juridische positie te geven. Wellicht had er toch gekozen moeten worden voor het voorstel van het Europees Parlement, waarmee een geheel nieuw aansprakelijkheidsregime voor AI in het leven geroepen zou worden. Of dit voorstel daadwerkelijk een verbetering is ten opzichte van de RAAI verdient nader onderzoek. Mogelijk kan dit voorstel opnieuw besproken worden wanneer de RAAI geëvalueerd gaat worden.

5.3 Plaatsing van dit onderzoek binnen het wetenschappelijk debat

In dit onderzoek wordt de informatie die beschikbaar is over de VRPA en de RAAI samengenomen en toegepast op de specifieke situatie van de juridische positie van benadeelden van verkeersongevallen met een AV. Hoewel dit onderzoek niets zegt over andere specifieke situaties, kunnen delen van dit onderzoek wel bijdragen aan onderzoeken over deze verschillende specifieke situaties.

Daarnaast hoop ik dat dit onderzoek anderen zal uitnodigen tot het doen van vervolgonderzoek. Zo zal er bijvoorbeeld onderzocht kunnen worden op welke manier de juridische positie van een benadeelde van een verkeersongeval met een AV door het voorstel van het Europees Parlement voor een risicoaansprakelijkheidsregime voor AI zou worden beïnvloed en in hoeverre dit verschilt van de RAAI.

Literatuurlijst

Asser/Sieburgh 6-II 2021

C.H. Sieburgh, *Mr. C. Assers Handleiding tot de beoefening van het Nederlands Burgerlijk Recht. 6. Verbintenissenrecht. Deel II. De verbintenis in het algemeen, tweede gedeelte*, Deventer: Wolters Kluwer 2019.

Asser/Sieburgh 6-IV 2019

C.H. Sieburgh, *Mr. C. Assers Handleiding tot de beoefening van het Nederlands Burgerlijk Recht. 6. Verbintenissenrecht. Deel IV. De verbintenis uit de wet*, Deventer: Wolters Kluwer 2019.

Van Boom 2016/9.6

W. van Boom e.a. (red.), *Een kwart eeuw. Privaatrechtelijke opstellen aangeboden aan prof.mr. H.J. Snijders ter gelegenheid van zijn emeritaat (Snijders-bundel)*, Deventer: Wolters Kluwer 2016.

De Bruin 2022

R.W. de Bruin, *Regulating Innovation of Autonomous Vehicles: Improving Liability & Privacy in Europe*, (Diss. Utrecht), Amsterdam: DeLex 2022.

De Bruin 2023a

R.W. de Bruin, 'Verkeersrecht en Autonome Voertuigen: "zoek de fout" wordt problematisch' *VR* 2023/2, p. 9-14.

De Bruin 2023b

R.W. de Bruin, 'Nieuwe productaansprakelijkheidsregels en AI: goed voor innovatie en acceptatie?', *VR* 2023/80, p. 200-206.

Deutekom & Schipper 2019

J. Deutekom & E. Schipper, 'Kelderluik in de toekomst. De toepassing van het Kelderluik-arrest op kunstmatige intelligentie', in: C. Jansen & J. Sillen (red.), *Klassiekers onder de loep. Een rechtsgebiedoverstijgende beschouwing van klassieke arresten*, p. 31-45, Nijmegen: Ars Aequi Libri 2019.

Van Dijck, Snel & Van Goolen 2018

G. van Dijck, M. Snel & T. van Golen, *Methoden van rechtswetenschappelijk onderzoek*, Den Haag: Boom Juridisch 2018.

Van Eijck & van Dijck 2015

R. van Eijck & G. van Dijck, 'Pelotonrijden en aansprakelijkheid' *AV&S* 2015/29, p. 181-186.

Engelhart 2017

E.F.D. Engelhart, 'Wetgever, pas op! De (vrijwel) autonome auto komt eraan' *AA* 2017/0230, p. 230-236.

Hartlief e.a. 2018

T. Hartlief e.a., *Verbintenissen uit de wet en schadevergoeding* (Studiereeks Burgerlijk Recht, deel 5), Deventer: Wolters Kluwer 2018

Den Hartog 2020

J. den Hartog, 'De gebrekkigheid van de Tijdelijke Regeling Verhaalsrechten: Hoe de zelfrijdende auto een discussie uit de oude doos nieuw leven inblaast', *AV&S* 2020/17, p. 106-112.

Van der Putt & Westerdijk 2023

P.G. van der Putt & R.J.J. Westerdijk, 'AI en aansprakelijkheid: stappen naar een nieuw regime', *Tijdschrift voor Internetrecht*, 2023/1, p. 5-12.

Stolker, in: GS Onrechtmatige daad

C.J.J.M. Stolker in: C.J.J.M. Stolker (red.), *Groene Serie Onrechtmatige daad*, Deventer: Wolters Kluwer.

De Jong, Krans & Wissink 2018

G.T. de Jong, H.B. Krans & M.H. Wissink, *Verbintenissenrecht Algemeen* (Studiereeks Burgerlijk Recht, deel 4), Deventer: Wolters Kluwer 2018.

Jovović 2018

M. Jovović, 'Ter Visie – Algoritmische discriminatie', *TvAO* 2018/4.

Lankhorst, in: T&C BW

G.H. Lankhorst, 'Afdeling 3 Boek 6 BW. Produktaansprakelijkheid' in: H.B. Krans, C.J.J.M. Stolker en W.L. Valk (red.), *Tekst & Commentaar Burgerlijk Wetboek*, Deventer: Wolters Kluwer 2023.

Lavrijssen & Weitering 2019

N. Lavrijssen & M. Weitering, 'De zelfrijdende auto en het overmachtsverweer van art. 185 WvW', *VR* 2019/64, p.167-171.

Singh 2015

S. Singh, Critical Reasons for Crashes Investigated in the National Motor Vehicle Crash Causation Survey, *NHTSA* 2015/2

Tjong Tjin Tai & Boesten 2016

T.F.E. Tjon Tjin Tai & S. Boesten, 'Aansprakelijkheid, zelfrijdende auto's en andere zelfbesturende objecten', *NJB* 2016/496, p. 656-664.

Tjong Tjin Tai 2017

T.F.E. Tjon Tjin Tai, 'Aansprakelijkheid voor robots en algoritmes', *NTHR* 2017/3, p. 123-132.

Tsoi e.a. 2013

A. Tsoi e.a., 'Validation of event data recorders in high severity full-frontal crash tests', *SAE International Journal of Transportation Safety* 2013, afl. 1, nr. 1.

Vellinga 2019

N.E. Vellinga, 'Zelfrijdende auto's en aansprakelijkheidsrisico's voor wegbeheerders', *NJB* 2019/1749, p. 2113.

Vellinga 2020a

N.E. Vellinga, *Legal Aspects of Automated Driving. On Drivers, Producers, and Public Authorities* (Diss. Groningen) Groningen: Open Acces 2020.

Vellinga 2020b

N.E. Vellinga, 'Juridische aspecten van het gebruik van autonome auto's', *VR* 2020/42, p. 66-71.

Vellinga 2021

N.E. Vellinga, 'Productaansprakelijkheid en de komst van zelfrijdende auto's: klaar voor een bestuurderloze toekomst?', *AA* 2021, p. 957-961.

Vermande 2023

C.A.S. Vermande, 'De conceptrichtlijn inzake AI-aansprakelijkheid. Aanvullingen en correctie op Van der Putt en Westerdijk', *Tijdschrift voor Internetrecht*, 2023/4, p. 127-134.

De Vey Mestdagh & Lubbers 2015

K. de Vey Mestdagh & J. Lubbers, 'Nee hoor, u wilt helemaal niet naar Den Haag...Over de techniek, het recht en de toekomst van de zelfrijdende auto', *AA* 2015, p. 267-280.

De Vor & van Dijck 2020

L.L.M.A.A. de Vor & G. van Dijck, 'Zwarte dozen in (deels) zelfrijdende auto's: kan de techniek voorzien in het vaststellen van de aansprakelijkheid?' *AV&S* 2020/32, p. 192-199.

Wassink & Loos 2023

J. Wassink & M.B.M. Loos, 'Productaansprakelijkheid in het digitale tijdperk: De Richtlijn productaansprakelijkheid bij de tijd gebracht', *NTER* 2023, nr. 1/2 p. 22-30.

Van Wees 2010

K.A.P.C. van Wees, 'Over intelligente voertuigen, slimme wegen en aansprakelijkheid', I Over intelligente voertuigen, slimme wegen en aansprakelijkheid *VR* 2010/2 p. 33 e.v.

Van Wees 2015

K.A.P.C. van Wees, 'Aansprakelijkheidsaspecten van (deels) zelfrijdende auto's', *AV&S* 2015/28, p. 170-180.

Van Wees 2018

K.A.P.C. van Wees, 'Voertuigautomatisering van productaansprakelijkheid', *MvV* 2018, p. 112-122.

Van Wees & Vellinga 2023

K.A.P.C. van Wees & N.E. Vellinga, 'Voorstel nieuwe richtlijn productaansprakelijkheid. Naar een toekomstbestendig productaansprakelijkheidsrecht?' *VR* 2023/79, p. 194-199.

Kamerstukken

Kamerstukken II 2017-2018, 34 838, nr. 3.

Jurisprudentie

HvJ EU 10 juni 2021, ECLI:EU:C:2021:471 (*KRONE/Verlag*).

HR 5 november 1965, *NJ* 1966/136, m.nt. G.J. Scholten (*Kelderluik*).

HR 10 maart 1972, ECLI:NL:HR:1972:AC1311, *NJ* 1972/278 (*Vermeulen/Lekkerkerker*).

HR 11 november 1983, ECLI:NL:HR:1983:AG4688 (*Meppelse ree*).

HR 1 juni 1990, *NJ* 1991, 720, ECLI:NL:PHR:1990:AB7631 (*Ingrid Kolkman*).

HR 31 mei 1991, ECLI:NL:HR:1991:ZC0253 (*Marbeth van Uitregt*).

HR 28 februari 1992, *NJ* 1993, 566, ECLI:NL:HR:ZC0526 (*IZA/Vrerink*).

HR 22 mei 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0616, *NJ* 1992/527 (*ABP/Winterthur*).

HR 24 december 1993, *NJ* 1995/236, m.nt. C.J.H. Brunner (*Anja Kellenaers*).

HR 14 juli 2000, C99/128HR, (*X/Haagsche Tramweg Maatschappij*).

HR 21 oktober 2005, ECLI:NL:HR:2005:AT8823, *NJ* 2006/418 (*Ludlage/Van Paradijs*).

HR 18 november 2011, ECLI:NL:HR:2011:BS1706 (*ISG Holding N.V./STC Interfinans AB*).

HR 2 juni 2017, ECLI:NL:HR:2017:1008, *JA* 2017/102 (*X/Stichting Free Press Unlimited*).

Hof Arnhem-Leeuwarden, 31 juli 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:6122.

Rb Roermond 13 augustus 2004, *VR* 2004/30.

Rb Amsterdam 21 mei 2014, ECLI:NL:RBAMS:2014:3569.