

# Hoe verzeker je een autonome wagen?

**V**olledig zelfrijdende auto's kennen we nog niet in ons straatbeeld. Maar tal van merken zijn eigenlijk wel al "autonomous-ready" door de optelsom van hun verschillende technologieën die de wagen de facto (bijna) helemaal alleen laten rijden. Maar hoe zit dat nu eigenlijk met verzekeringen eens de chauffeur écht een passagier wordt?

Philip De Paepe – philip.depaepe@activemail.be

Die vraag stelde verzekeraar Aon Nederland zich ook en daarom bundelde het de krachten met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Rijksdienst voor wegverkeer, verzekeraars en de leasebranche... en dat leverde het onderzoeksrapport "Aansprakelijkheidsrisico's en verzekeraarbaarheid zelfrijdende auto's" op.

## MINDER ONGEVALLLEN = MINDER INKOMSTEN

De verzekeringsbranche kijkt met argusogen naar de komst van de autonome wagen en heeft daar ook alle reden toe. Het lijkt geen twijfel dat verschillende gradaties van autonoom rijden het risico op ongevallen en schade verminderen.



De bewijslast om een producent aansprakelijk te stellen wegens falen van de techniek ligt bij de bestuurder.

Minder schades... en dus ook minder premies voor de verzekeraars. Maar daar zullen ze wellicht een mouw aan weten te passen. Straks meer daarover...

## VERSCHUIFT AANSPRAKELIJKHEID NAAR DE CONSTRUCTEUR?

Veel bestuurders staan vandaag niet bij stil bij de rijondersteuning die ze al ter beschikking hebben. Cruise control en parkingassistentie zijn slechts enkele voorbeelden. Maar die hebben op verzekeringsvlak niet echt invloed omdat uiteindelijk de bestuurder altijd verantwoordelijk blijft voor zijn voertuig. Maar met de introductie naar een volledig zelfrijdende auto wordt de bestuurder meer passagier.

"Hoe meer technologische ondersteuning, hoe meer de bestuurder immers op de techniek vertrouwt. Dit brengt met zich mee dat, wanneer er iets fout loopt, niet de bestuurder maar de autofabrikant, de software leverancier of zelfs de wegbeheerder aansprakelijk kan worden gesteld. Het aansprakelijkheidsvraagstuk zal daarom een cruciale schakel worden bij de brede introductie van volledig autonome voertuigen" stelt Al Pijnacker, Director Automotive & Affinity, Aon Risk Solutions. "De bewijslast om een producent aansprakelijk te stellen wegens falen van de techniek ligt bij de bestuurder. Een EDR (een Event Data Recorder, vergelijkbaar met de zwarte doos in een vliegtuig) kan in dit geval uitkomst bieden."

Naast mogelijke aansprakelijkheidsverschuivingen zullen ook nieuwe risico's opduiken, cyberrisico's zoals hacking bijvoorbeeld.



#### NIEUWE RISICO'S?

Naast mogelijke aansprakelijkheidsverschuivingen zullen ook nieuwe risico's opduiken.

Zo brengen de verbindingen tussen digitale systemen cyberrisico's met zich mee aangezien de auto zal communiceren met de zich omringende infrastructuur. Lokale overheden, provincies en semi-overheidsinstanties die data uitwisselen stellen zich bloot aan nieuwe risico's ingeval bij softwarefalen of hacking verkeerde informatie wordt doorgegeven.

#### AUTOBRANCHE MEER INSTRUCTIE EN ZORGPLICHT

Doordat er meer veiligheidspakketten worden geïntroduceerd in de zelfrijdende auto ontstaat er een verhoogde zorgplicht. Niet alleen voor de autofabrikant maar ook voor de autodealers en andere partijen in de distributie zoals autodelers. Bestuurders moeten immers voldoende gevormd worden over de werking van deze veiligheidspakketten die de rijfuncties overnemen. Bovendien is het mogelijk dat het risicoprofiel van een auto totaal ongemerkt, maar wel ingrijpend kan veranderen voor de verzekeraar.

Bijvoorbeeld door een software-update op afstand waardoor een auto ineens nieuwe rijassistentie functies krijgt. Het meest recente voorbeeld daarvan is Tesla, dat via een simpele software-upgrade een automatische inhaalfunctie op zijn Model S mogelijk maakte.

Door de introductie van de veiligheidspakketten en allerlei technische snufjes neemt het risico voor een mogelijke recall voor autoproducenten en toeleveranciers toe. Een kleine productiefout in de toegepaste software van radars, sensors en camera's kan immers een wereldwijde recall veroorzaken.

#### NIEUWE MARKTKANSEN VOOR VERZEKERAARS

"Maar de zelfrijdende auto biedt de sector ook kansen" besluit Al Pijnacker. "Bestuurders worden passagiers en moeten dus ook een passagiersverzekering hebben om schadeloos gesteld te worden bij een ongeval dat veroorzaakt wordt door falende hard- en/of software. Door het opschuiven van aansprakelijkheid in de mobiliteitsketen verandert het risicoprofiel van diverse bedrijven. Denken we bijvoorbeeld aan technologiebedrijven

die aansprakelijk gesteld kunnen worden bij een ongeval of die een verhoogd risico op recall ondervinden. Lokale overheden, provincies en semi-overheidsinstanties die infrastructuur bieden waarmee de auto's communiceren, moeten zich indekken omdat hierdoor cyberrisico's ontstaan. In al deze gevallen moet een passende polis worden opgesteld en zijn tailormade oplossingen gewenst. De 'Pay How You Drive' verzekeringsvorm is hier een mooi voorbeeld van. Deze kent niet alleen een korting toe bij aantoonbaar veiliger rijgedrag maar zou ook ongevallen kunnen voorkomen."

Doordat er meer veiligheidspakketten worden geïntroduceerd in de zelfrijdende auto ontstaat er een verhoogde zorgplicht.