

Vergaderjaar 1995–1996

**21 528**

**Verkeersaansprakelijkheid**

**Nr. 6**

## **LIJST VAN ANTWOORDEN<sup>1</sup>**

Ontvangen 1 november 1995

De vaste commissie voor Justitie, belast met de behandeling van de notitie over de verkeersaansprakelijkheid, heeft mij een groot aantal vragen voorgelegd. Hierbij treft U de beantwoording van deze vragen aan. De antwoorden zijn in overleg met de Afdeling Motorrijtuigen van het Verbond van Verzekeraars tot stand gekomen.

Bij de beantwoording is dezelfde terminologie gebruikt als in de Notitie Verkeersaansprakelijkheid zoals omschreven op blz. 4 onder 1.4. Ik houd bij de beantwoording de volgorde van de lijst van vragen aan. Voor de duidelijkheid gaan de vragen telkens aan de antwoorden vooraf.

### **1. Algemeen/huidige situatie**

#### **1.1**

*Dient een nieuw stelsel van verkeersaansprakelijkheid als uitgangspunt te hanteren dat alle slachtoffers van het gemotoriseerde verkeer hun personenschade – waaronder smartegeld – volledig vergoed dienen te krijgen krachtens een speciaal tot dat doel afgesloten verzekering.*

Bij hetgeen hier wordt vooropgesteld moet met het oog op een goed begrip van de hierna te geven antwoorden reeds direkt op het volgende worden gewezen. Het voorstel dat is gedaan in de Notitie Verkeersaansprakelijkheid onder 8.1 en waarop verschillende vragen zijn afgestemd, behoort thans waarschijnlijk niet meer tot de mogelijkheden. Daar werd immers voorgesteld een risico-aansprakelijkheid in het verkeer in te voeren waarbij voor de regres nemende instanties de status quo wordt gehandhaafd, in die zin dat de risico-aansprakelijkheid jegens ongemotoriseerde verkeersdeelnemers zoals die thans is neergelegd in artikel 185 WWV, buiten artikel 6:197 BW wordt gehouden, en de risico-aansprakelijkheid jegens gemotoriseerde verkeersdeelnemers onder artikel 6:197 BW wordt gebracht.

Zoals ik in mijn brief van 29 juni jl. al aangaf, bestaat het voornemen de regresrechten uit te breiden naar de volksverzekeringen. Weliswaar zal daaraan gekoppeld worden een wijziging van artikel 6:197 BW in die zin dat regres voortaan alleen nog maar genomen kan worden op basis van schuld, maar niettemin zal een en ander toch een aanzienlijke zwaardere last op aansprakelijke personen leggen dan thans het geval is. Vooropge-

<sup>1</sup> De lijst van vragen is gedrukt onder nr. 4.

steld moet worden dat de situatie wat betreft de regresrechten in Nederland aanzienlijk gewijzigd is ten opzichte van de situatie toen de Notitie Verkeersaansprakelijkheid werd opgesteld. Inmiddels wordt immers geleidelijk het voornemen verwezenlijkt om in de volksverzekeringen een regresrecht in te voeren. In 1992 hebben de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de Minister van Justitie en de Staatssecretaris van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur de SER, de Ziekenfondsraad en de Sociale Verzekeringsraad advies gevraagd over de wenselijkheid van een herziening van de regresrechten in de sociale verzekeringen. De adviesorganen hebben eind 1993 geadviseerd in de volksverzekeringen aan de sociale verzekeraar een regresrecht toe te kennen met dien verstande dat het regresrecht beperkt blijft tot de gevallen dat de veroorzaker aansprakelijk is op basis van artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek. Dit advies heeft het kabinet overgenomen. Uit het SER-advies blijkt dat de stijging van de regresopbrengsten bij de sociale verzekeringen gepaard zal gaan met een stijging van de schadelast voor de particuliere aansprakelijkheidsverzekeringen. De SER gaat ervan uit dat met een premiestijging tussen de 9 en 17 procent rekening moet worden gehouden.

Bij de keuze voor een nieuw verkeersaansprakelijkheidsstelsel moet met genoemde stijging rekening worden gehouden en moet in aanmerking worden genomen dat een nieuw stelsel niet tot gevolg mag hebben dat de premiedruk dermate zal stijgen dat voor Justitie handhaving van de verzekeringsplicht van de WAM problemen of aanzienlijke kosten met zich mee zal brengen.

Tegen deze achtergrond is een verder gaande bescherming van verkeersslachtoffers in het algemeen die tot een aanzienlijke lastenverzwaring zal leiden, niet goed meer te verwezenlijken. Dat neemt niet weg dat ervoor dient te worden gezorgd dat de meest kwetsbare verkeersdeelnemers een zo goed mogelijke bescherming krijgen. Daarbij kan, zoals bij de hieronder te geven antwoorden dan ook naar voren zal komen, gedacht worden aan een risico-aansprakelijkheid jegens ongemotoriseerde verkeersdeelnemers met afschaffing van het eigen schuld-verweer, behoudens voor opzet of bewuste roekeloosheid. De positie van passagiers zou verbeterd kunnen worden door de houder c.q. bezitter van een motorrijtuig te verplichten een inzittendenverzekering te sluiten ten behoeve van passagiers. Aan de bestuurder kan de keuze worden gelaten zichzelf mee te verzekeren.

## 1.2

*In hoeveel gevallen kunnen*

1. bestuurders van motorrijtuigen,
2. andere in- en opzittenden van motorrijtuigen en
3. andere gelaedeerden hun schade niet of niet geheel verhalen op een aansprakelijke partij? Kan voor elk van deze drie categorieën worden aangegeven of de oorzaak daarvan is gelegen in de omstandigheid:
  - a. dat de gelaedeerde zelf heeft bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval of de schade;
  - b. dat naast de gelaedeerde geen andere partij bij het ongeval betrokken is;
  - c. dat op de gelaedeerde de bewijslast rust waaraan hij niet kan voldoen.

Bij de beantwoording van deze vraag dient bedacht te worden dat personenschade in de huidige situatie niet alleen wordt verhaald op de aansprakelijke partij of diens aansprakelijkheidsverzekeraar, zelfs niet als men verhaal op hen via regres in aanmerking neemt. Herinnerd wordt aan uitkeringen op basis van de verschillende volksverzekeringen en aan de werkgever die bij ziekte loon doorbetaalt. Ter zake bestaat vooralsnog

geen regres, zodat de schade hier wordt gedragen door de organen van de sociale verzekering onderscheidenlijk de werkgever.

Beantwoording van de vraag in hoeveel gevallen verschillende gelaedeerden hun schade niet of niet geheel kunnen verhalen op een aansprakelijke tegenpartij vergt een onderverdeling van het aantal gewonden/doden naar de omstandigheden als vermeld onder a, b en c. Een dergelijke onderverdeling is echter niet voorhanden. Wel kunnen met behulp van de CBS-statistiek over de verschillende ongevalsituaties aantallen worden benaderd.

Volgens de «Statistiek van de verkeersongevallen op de openbare weg, 1993» bedraagt het totaal aantal ongevallen op de openbare weg, waarbij voertuigen zijn betrokken en waarbij doden zijn gevallen, dan wel gewonden die werden opgenomen in een ziekenhuis: 11 227. In totaal werden dat jaar 1 252 doden geregistreerd en 11 562 gewonden met een ziekenhuisopname.

Het is bekend dat er meer slachtoffers zijn. Men denke aan degenen die niet in het ziekenhuis zijn opgenomen en aan degenen die wel zijn opgenomen maar niet als verkeersslachtoffer werden geregistreerd. Voor het aangeven van de verhouding tussen wel en niet (c.q. gedeeltelijk) door de aansprakelijke tegenpartij schadeloos gestelden, is deze statistiek echter zeer goed bruikbaar. Daartoe kan gebruik worden gemaakt van een onderverdeling van de ongevallen en slachtoffers naar ongevalsituatie met daaraan toegevoegd een (noodgedwongen globale) typering van de aansprakelijkheid in het huidige stelsel.

Voor de interpretatie van het hiernavolgende cijfermateriaal is het volgende van belang. Zijn er twee gewonden die ieder aanspraak maken op vergoeding van 50% van hun schade, dan wordt dat geteld als ware er 1 gewonde volledig schadeloos gesteld en 1 niet (i.p.v. 2 gewonden met een gedeeltelijke vergoeding). Overigens zij erop gewezen dat de tabel waarin aangegeven is hoeveel slachtoffers vergoeding krijgen, gebaseerd is op cijfers van enige jaren geleden.

Het volgende overzicht kan worden ontleend aan de statistiek:

#### Verdeling van elke 100 slachtoffers naar ongevalsituatie

	Totaal	Van wie een vergoeding door een WA-verzekeraar	Karakteristiek slachtoffer
2 of meer voertuigen (exl. fietsen)	45	20*	bestuurders/passagiers
motorrijtuig/fiets	21	16	vnl. fietsers
motorrijtuig/voetganger	11	9	vnl. voetgangers
motorrijtuig/voorwerp of dier	17	2	passagiers
motorrijtuig éénzijdig	6	1	passagiers

(\*) Verklaring:

Van de 45 slachtoffers bij een botsing tussen 2 voertuigen zullen ca. 20 een vergoeding uit hoofde van een WA-verzekering ontvangen (op basis van 100%). Het gaat daarbij zowel om bestuurders als om passagiers.

Uit deze tabel blijkt dat van de 100 verkeersslachtoffers er 68 in of op een motorrijtuig zaten (45+17+6); van hen werden er ca. 23 schadeloos gesteld op 100% basis. De overige 32 slachtoffers zijn voornamelijk voetgangers en fietsers; van hen werden er ca. 25 schadeloos gesteld op 100% basis. Een meer uitgewerkte beantwoording van de vraag wie de schadeloosstelling ontvangen (onderverdeeld naar bestuurders, passagiers en andere gelaedeerden) is aan de hand van de beschikbare

gegevens niet mogelijk. Deze gegevens laten evenmin een antwoord toe op de vraag in hoeveel gevallen de in de vraag vermelde oorzaken a, b en c hebben meegebracht dat de schade niet of niet geheel verhaald kan worden op een aansprakelijke tegenpartij.

*Welk deel van de door gelaedeerden geleden schade blijft na ontvangen vergoeding door particuliere en sociale verzekeraar en op grond van andere voorzieningen voor hun rekening?*

Uit bovenstaande tabel mag niet worden afgeleid, dat de overige slachtoffers, die geen of slechts een gedeeltelijke vergoeding uit hoofde van een wa-motorrijtuigenverzekering ontvangen, hun schade niet vergoed krijgen. Het overgrote deel ontvangt een gehele of gedeeltelijke schadeloosstelling uit andere bron (particuliere of sociale voorziening). Het is niet bekend hoeveel schade uit andere bron wordt vergoed. De statistieken geven geen inzicht in de vraag hoeveel door sociale en particuliere verzekeraars (anders dan de wa-motorrijtuigenverzekeraars), de overheid en (andere) werkgevers wordt uitgekeerd aan slachtoffers van het gemotoriseerde verkeer.

### 1.3

*Mag uit het feit dat in de discussie tot nu toe niet is gepleit voor verbetering van de positie van de door artikel 31 WVV beschermde verkeersdeelnemers, worden afgeleid dat de positie van de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers inderdaad afdoende is geregeld?*

Neen, dat mag daar niet uit worden afgeleid. Het is juist vooral ter bescherming van de positie van de zwakkere verkeersdeelnemer dat van vele zijden gepleit wordt voor een ander stelsel van verkeersaansprakelijkheid. Vooral de positie van de volwassen ongemotoriseerde verkeersdeelnemer kan nog worden verbeterd. Vergelijking met het buitenland leert hier dat Nederland achter loopt. Ook de rechtspraak van de Hoge Raad tendeeert naar een steeds betere bescherming van ongemotoriseerden.

Overigens merk ik op dat in een advies van de Raad voor de Verkeersveiligheid d.d. 9 september 1994, voorstellen zijn gedaan voor een nieuw wettelijk stelsel van verkeersaansprakelijkheid. De Raad meent daarin dat het wenselijk is dat schuld en aansprakelijkheid aan elkaar gekoppeld blijven. In ander verband zal op dit advies worden ingegaan.

### 1.4

*Moet uit het feit dat (slechts) 30% van de motorrijtuigenbestuurders zichzelf verzekerd heeft tegen personenschade die niet uit andere bron wordt vergoed, afgeleid worden dat de motorrijtuigenbestuurder de noodzaak van een betere bescherming (en daarmee dus ook van een stelselwijziging) niet ziet? Zo ja, wat is daarvan de oorzaak?*

Vooropgesteld moet worden dat thans inderdaad ongeveer 30% van de motorrijtuigverzekerden een zg. ongevallen-inzittendenverzekering heeft gesloten en ongeveer 10% een zg. «Schadeverzekering Inzittenden» (SVI) sluit in aansluiting op de WAM-polis. Deze laatste verzekering biedt een dekking aan de inzittenden (inclusief bestuurder) tegen de schade die zij bij een verkeersongeval kunnen lijden, terwijl de eerste bij schade vaste bedragen uitkeert. De SVI garandeert de bestuurder en de passagiers een vergoeding als ware de schade ontstaan door een onrechtmatige daad van een derde, ongeacht de vraag wie in feite aansprakelijk is. De premie voor deze verzekering is bescheiden. De reden hiervoor is, dat zij slechts de rechtstreeks door de gelaedeerde zelf geleden schade vergoedt. Regresnemers kunnen geen beroep op deze polis doen. Anderzijds kan de

SVI-verzekeraar, net als elke andere verzekeraar, op grond van de subrogatie van artikel 284 WvK, wel regres nemen op degene die voor de schade aansprakelijk is, c.q. diens aansprakelijkheidsverzekeraar.

Een belangrijk voordeel van de SVI is dat de bestuurder ook zijn schade vergoed krijgt in geval er geen schuldige derde bij een ongeval is betrokken.

Of motorrijtuigenbestuurders de noodzaak van een stelselwijziging zien, is niet doorslaggevend. Het gaat er bij een dergelijke wijziging immers voornamelijk om de slachtoffers van ongevallen met een motorrijtuig beter te beschermen. Het ligt voor de hand om aan te nemen dat voetgangers en fietsers anders over een stelselwijziging denken dan motorrijtuigenbestuurders, die immers de financiële gevolgen van een dergelijke wijziging ondervinden, nu zij ook doorgaans de kentekenhouder zijn. Voor zover het de positie van de bestuurders zélf als slachtoffer betreft, kan worden opgemerkt dat mij op dat punt een wijziging van het stelsel van aansprakelijkheid niet haalbaar lijkt. Het kan aan de bestuurders worden overgelaten zichzelf te verzekeren tegen personenschade.

*Hebben verzekeringsmaatschappijen en andere maatschappelijke groeperingen wellicht onvoldoende gedaan om de motorrijtuigenbestuurder te wijzen op de lacunes in het huidige stelsel?*

Ik acht mij niet in staat om hierover een oordeel te vormen. Wel meen ik dat bij de inwerkingtreding van het stelsel van verkeersaansprakelijkheid zoals mij dat voor ogen staat, bestuurders zullen moeten worden gewezen op het belang om zichzelf te verzekeren tegen personenschade.

*Is de prijs voor deze bestaande voorzieningen prohibitief? Dekken die inderdaad alle lacunes af? Kan bij de beantwoording van deze vraag ook worden ingegaan op het door de NVVA aangedragen alternatief van de Schade Verzekering Inzittenden (SVI)?*

Afhankelijk van de dekking die een verzekering tegen personenschade biedt, kost de huidige op, de markt verkrijgbare polis voor personenauto's gemiddeld f 100,-. Naarmate een dergelijke polis duurder is, worden er meer lacunes afgedekt. De huidige SVI's dekken in tegenstelling tot de ongevallen-inzittendenverzekering bijvoorbeeld ook smartegeld en kennen hogere verzekerde sommen. Het door de NVVA aangedragen alternatief van de SVI berust overigens op vrijwilligheid. Er is veel voor te zeggen deze vrijwilligheid in stand te laten voor zover het de positie van de bestuurder betreft, maar wat de passagiers betreft zou gedacht kunnen worden aan een verplichting tot het sluiten van een SVI ten behoeve van deze groep. Een dergelijke SVI zou ook smartegeld moeten dekken.

*Indien er niet van moet worden uitgegaan dat er aan de kant van maatschappelijke groeperingen te weinig is gedaan om de Nederlandse motorrijtuiggebruiker van het bestaan van lacunes in zijn juridische positie te overtuigen, hoe moet dan de bereidheid van de Nederlander worden beoordeeld om de (blijkens alle berekeningen) forse lastenverzwaringen die het gevolg zijn van het invoeren van zowel verkeersverzekering als risico-aansprakelijkheid, te dragen.*

Verwacht mag worden dat deze bereidheid niet groot zal zijn naast de lastenverzwaring die reeds het gevolg zal zijn van het invoeren van regresrechten in de volksverzekeringen. Dit pleit voor een stelsel van verkeersaansprakelijkheid die tot een aanzienlijk lagere lastenverhoging zal leiden dan de in de notitie besproken alternatieven.

### 1.5

*Zal de benadeelde begrijpen dat hij ondanks eigen schuld wel zijn volledige letselschade vergoed krijgt, maar niet zijn zaakschade?*

Er zijn goede gronden te onderscheiden tussen zaakschade en de zoveel ingrijpender letselschade. Het daarmee samenhangende verschil in behandeling zal wellicht voor een benadeelde op het eerste gezicht op enig onbegrip stuiten. Desalniettemin moet de ratio daarvan aan slachtoffers wel uit te leggen zijn.

### 1.6

*Dient een eventueel nieuw stelsel er ook in te voorzien dat door het Waarborgfonds Motorverkeer*

- a. de bestuurder*
- b. de nabestaanden van de bij een ongeval omgekomen bestuurder en*
- c. de passagiers schadeloos worden gesteld indien de schade is veroorzaakt door een onverzekerd motorrijtuig?*

Welk stelsel men ook verkiest, in beginsel zal het Waarborgfonds Motorverkeer al diegenen schadeloos moeten stellen die ook schadeloos zouden zijn gesteld, indien de schade door een verzekerd motorrijtuig zou zijn veroorzaakt. Daaraan kan worden toegevoegd dat echter in een systeem van verkeersverzekering, waarbij de verzekering de eigen schade van de verzekeringnemer en eventuele medeverzekerden dekt, de bestuurder die tevens de verzekeringsplichtige is, van een beroep op het Waarborgfonds moet worden uitgesloten. Dit zal evenwel beperkt moeten blijven tot de verzekeringsplichtige zelf en niet ook betrekking moeten hebben op inwonende gezinsleden en nabestaanden van de verzekeringsplichtige bestuurder. Dat zou uit een oogpunt van slachtofferbescherming niet te rechtvaardigen en derhalve te streng zijn.

## **2. Verkeersverzekering**

### 2.1

*Is de gedachte van de ANWB dat de gehele Nederlandse bevolking een verkeersverzekering zou dienen af te sluiten niet strijdig met het uitgangspunt «motoring should pay its way»? Is dit bovendien niet te ingrijpend om het doel (effectieve bescherming van alle slachtoffers van het gemotoriseerde verkeer) te bereiken, aangenomen al dat verkeersverzekering als zodanig een aantrekkelijke oplossing zou zijn?*

In zijn commentaar op de notitie verkeersaansprakelijkheid (VR 1990, blz. 283 e.v.) spreekt de ANWB een voorkeur uit voor een stelsel van verkeersverzekering. De ANWB wil de verkeersverzekering kennelijk niet alleen voor gemotoriseerd maar ook voor ongemotoriseerd verkeer verplicht stellen. Het gemotoriseerde verkeer zou dan meer premie moeten opbrengen, omdat het ook een groter risico met zich brengt. Deze gedachte is niet zonder meer strijdig met het maxime «motoring should pay its way». Immers, door premiedifferentiatie kan men daarbij bereiken dat de bezitters of houders van motorrijtuigen ook daadwerkelijk verantwoordelijk worden gesteld voor het door hen in het leven geroepen verhoogde gevaar. Het heeft evenwel weinig zin om ook fietsers en voetgangers verplicht te stellen een verkeersverzekering af te sluiten. De controleerbaarheid van een dergelijke verplichte verzekering stuit op grote problemen. Dat maakt dat tegen het voorstel doorslaggevende bezwaren bestaan.

### 2.2

*Welke van de drie in de vraag beschreven varianten van de verkeersverzekering zou in de Nederlandse situatie kunnen worden overwogen?*

Voor alle duidelijkheid moet worden vooropgesteld dat een first party-verzekering een verzekering is die de eigen schade van de verzekeringnemer en eventuele medeverzekerden dekt. In de landen waar thans een verkeersverzekering bestaat zoals in Zweden, een groot aantal staten van de Verenigde Staten en de Canadese staat Quebec, dekt de verzekering de schade – althans een deel van de schade – van de inzittenden van het verzekerde motorrijtuig. Voorts wordt de schade van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemers vergoed door de verkeersverzekering van het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakte. Voor wat dit laatste betreft komt de verkeersverzekering heel dicht in de buurt van een aansprakelijkheidsverzekering.

Bovendien blijft het in deze landen altijd mogelijk, soms zelfs onbeperkt, uit onrechtmatige daad te ageren. Belangrijk voor het slagen van een stelsel waarin beide stelsels naast elkaar bestaan is dat er een redelijk evenwicht wordt gevonden tussen de uitkeringen op basis van een verkeersverzekering en die uit onrechtmatige daad.

Uw Commissie legt drie stelsels van een vergoedingssysteem voor waarbij een first party-verzekering in meer of mindere mate wordt gecombineerd met een aansprakelijkheidsstelsel en vraagt welke variant in de Nederlandse situatie zou kunnen worden overwogen. Bij de beantwoording van deze vraag is ervan uit gegaan dat de Commissie met gelaedeerden buiten het motorrijtuig doelt op ongemotoriseerde verkeersslachtoffers.

Zoals bij de beantwoording van vraag 1.1 naar voren is gekomen, zou de door uw Commissie voorgestelde variant onder b kunnen worden overwogen: een first party-verzekering ten opzichte van bestuurder en inzittenden, een aansprakelijkheidsverzekering ten opzichte van van ongemotoriseerde verkeersslachtoffers buiten het motorrijtuig. Wat betreft de first party-verzekering ten behoeve van inzittenden zou deze verzekering in ieder geval voor passagiers verplicht moeten zijn. Wat betreft de verzekering ten behoeve van de bestuurder valt te overwegen het aan de keuze van de bestuurder die tevens de verzekeringsplichtige is, zelf over te laten zich te verzekeren.

### 2.3

*Zouden in Nederland net als in Noord-Amerika de uitkeringen van de verkeersverzekering (sterk) gemaximeerd dienen te zijn en zo ja, in hoeverre komt een stelsel van verkeersverzekering dan tegemoet aan het verlangen naar verbetering van de positie van de gelaedeerde?*

Allereerst moet erop worden gewezen dat er in Europa een tendens te bespeuren is in de richting van onbeperkte vergoeding van personenschade in het verkeer. Deze tendens is ook waarneembaar buiten de verkeersaansprakelijkheid. Tegen deze achtergrond lijkt het vooralsnog de voorkeur te verdienen de schadevergoeding niet te beperken. Dit past ook het beste bij het doel van een nieuw stelsel van verkeersaansprakelijkheid: verbetering van de positie van het verkeersslachtoffer. Bovendien zou een dergelijke beperking altijd gaan ten koste van de meest ernstig gedupeerde verkeersslachtoffers. Zij zouden dan immers een deel van hun uitkering moeten inleveren ten einde de uitkeringen te bekostigen van diegenen die voordien geen uitkering kregen.

Voorts kan erop worden gewezen dat in een nieuw stelsel van verkeersaansprakelijkheid een beroep op eigen schuld weliswaar zoveel mogelijk moet worden teruggedrongen, maar dat het wel mogelijk blijft het recht op schadevergoeding te ontzeggen aan slachtoffers die opzettelijk of bewust roekeloos hebben gehandeld.

Zoals hierboven bij de beantwoording van vraag 2.2 reeds is aangegeven, bestaat in de landen met een verkeersverzekering altijd de mogelijkheid daarnaast uit onrechtmatige daad te ageren. Een dergelijke combinatie werkt alleen indien er een redelijk evenwicht bestaat tussen de

uitkering op grond van de verkeersverzekering en die uit onrechtmatige daad. Omdat evenwel in Noord-Amerika de uitkeringen uit de verkeersverzekering aanzienlijk zijn beperkt, is daar het evenwicht zoek. Deze sterke beperking leidt er namelijk toe dat regelmatig uit onrechtmatige daad wordt geageerd.

Een en ander moet tot de conclusie leiden dat indien een nieuw stelsel van verkeersaansprakelijkheid zonder de mogelijkheid tot beperking wordt ingevoerd, of het nu om een verkeersverzekering of een risico-aansprakelijkheid gaat, daarnaast een beroep op onrechtmatige daad moet worden uitgesloten. Kiest men evenwel voor een met het Amerikaanse stelsel vergelijkbaar stelsel, d.w.z. een stelsel waarbij de uitkeringen sterk gemaximeerd zijn, dan dient daarnaast de mogelijkheid te bestaan uit onrechtmatige daad te ageren. Men kan zich dan inderdaad afvragen of het verkeersslachtoffer hier al met al beter van wordt.

#### 2.4

*Een kenmerk van een zuivere verkeersverzekering is dat (feitelijk dan wel juridisch) het aansprakelijkheidsrecht althans voor een deel van de verkeersslachtoffers (de in-, eventueel ook opzittenden van een motorrijtuig) en voor een deel van de schade (namelijk alleen personenschade) wordt afgeschaft. Mede in verband met het op aansprakelijkheid (sverzekering) gebaseerde «groene kaart»-stelsel rijzen dan de volgende vragen.*

Alvorens tot beantwoording van deze vragen over te gaan is het goed een algemene beschrijving te geven van het groene kaart-stelsel. Het stelsel berust op privaatrechtelijke afspraken tussen de nationale organisaties van motorrijtuigverzekeraars (Bureaus genaamd) van 37 landen. De afspraken zijn gemaakt onder auspiciën van de Economische Commissie voor Europa van de VN.

De strekking van het stelsel is dat degenen die slachtoffer worden van een ongeval waarvoor een buitenlands motorrijtuig aansprakelijk wordt gehouden, zich kunnen wenden tot het Bureau in het ongevalsland. Dit Bureau (het zg. regelend bureau) vergoedt de schade, als het ware als aansprakelijkheidsverzekeraar, en kan de uitkering vervolgens verhalen op de verzekeraar van de schadeveroorzaker, danwel het Bureau van het land van herkomst van het schadeveroorzakende voertuig, dat het in dat geval verhaalt op de verzekeraar van de schadeveroorzaker. Omdat aldus onder het groene kaart-systeem de polis van het buitenlandse voertuig dekking biedt overeenkomstig de wettelijke eisen in het bezoekland wordt bereikt dat het slachtoffer van het ongeval met een bezoekend voertuig, in eigen land een instantie tot schadevergoeding kan aanspreken (vgl. art. 2 lid 6 WAM).

In de WAM is de schaderegelende rol van het Nederlandse Bureau neergelegd in artikel 2, leden 6 en 8. Van belang is hierbij op te merken dat de wet geen verschil maakt tussen ingezetenen en niet-ingezetenen. Niet alleen slachtoffers buiten de buitenlandse auto die volgens het Nederlandse stelsel vergoeding dienen te ontvangen, kunnen zich tot het Bureau wenden; hetzelfde geldt voor de passagiers van de buitenlandse auto, indien deze volgens het Nederlandse stelsel door de bestuurder, bezitter of houder schadeloos dienen te worden gesteld.

Naar aanleiding van de invoering van de verkeersverzekering in Zweden, heeft de Council of Bureaux, het overkoepelend orgaan van de nationale bureaus, beslist dat een uitkering op basis van een verkeersverzekering door het ene nationale bureau niet verhaalbaar is op het andere. Dit is slechts anders indien naast de verkeersverzekering de mogelijkheid blijft bestaan op basis van aansprakelijkheid te ageren, en de bezitter of houder ook daadwerkelijk aansprakelijk is. In dat geval bestaat voor het Zweedse nationale bureau de mogelijkheid om bij aansprakelijkheid van de buitenlandse veroorzaker van het ongeval verhaal te nemen op het nationale bureau van de veroorzaker.

Omdat de WAM geen onderscheid toestaat tussen ingezetenen en niet-ingezetenen heeft een verkeersverzekering tot gevolg dat de bestuurder van bezoekende buitenlandse motorrijtuigen, op wie de verkeersverzekering ook van toepassing is, door het Nederlandse Bureau ook schadeloos dienen te worden gesteld, zonder derhalve de mogelijkheid te hebben van regres op het buitenlandse Bureau. Immers ook indien de mogelijkheid blijft bestaan om op basis van aansprakelijkheid te ageren, kan een bestuurder nimmer jegens zichzelf aansprakelijk zijn. Hooguit kan het Bureau trechten de betaalde schade te verhalen op de verzekeraar van een eventueel ander betrokken motorrijtuig. De schade die het Bureau aan passagiers van het buitenlandse motorrijtuig betaalt, is slechts verhaalbaar op het buitenlandse Bureau als de bestuurder van het buitenlandse voertuig bij instandlating van het aansprakelijkheidsrecht ook aansprakelijk is. Mogelijk kan natuurlijk verhaal worden genomen op de verzekeraar van een ander betrokken motorrijtuig, als de aansprakelijkheid daar rust.

*a. Zijn de op grond van een zuivere verkeersverzekering aan de inzittenden van een motorrijtuig (inclusief de bestuurder) gedane uitkeringen verhaalbaar op de aansprakelijkheidsverzekeraar van het veroorzakende buitenlandse voertuig?*

Zoals hierboven bleek, zijn de op grond van een verkeersverzekering aan de inzittenden van een motorrijtuig inclusief de bestuurder gedane uitkeringen niet verhaalbaar op de aansprakelijkheidsverzekeraar van het veroorzakende buitenlandse motorrijtuig.

*b. Indien dat zo is, aan de hand van welke criteria wordt dan beoordeeld of er aansprakelijkheid is? Dient dan niet speciaal met het oog op buitenlandse motorrijtuigen een vorm van aansprakelijkheidsrecht te worden gehandhaafd of gecreëerd?*

Slechts indien naast de verkeersverzekering een stelsel van aansprakelijkheid blijft bestaan bestaat de mogelijkheid voor het nationale bureau van het land waar de verkeersverzekering geldt, om in geval van aansprakelijkheid van de buitenlandse veroorzaker van het ongeval verhaal te nemen op het nationale bureau van de veroorzaker.

*c. Indien het laatste deel van vraag b bevestigend dient te worden beantwoord, leidt dit dan niet tot een verschillende behandeling van Nederlanders en buitenlanders en is deze verschillende behandeling in het kader van de EEG-regelgeving toegelaten?*

Voor de beantwoording van deze vraag is het Haagse Verdrag inzake de wet welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg (Trb. 1971, 118) van belang. In beginsel is de wet van het land waar het ongeval heeft plaatsgevonden, van toepassing. Artikel 4 van het verdrag maakt hierop uitzonderingen voor zover het bij een ongeval uitsluitend om buitenlandse motorrijtuigen en buitenlandse slachtoffers gaat. Indien evenwel in Nederland een Nederlands en een buitenlands motorrijtuig met elkaar in botsing komen, is volgens het Haagse verdrag de Nederlandse wet van toepassing. De Nederlandse bestuurder en zijn inzittenden krijgen hun schade vergoed van de verkeersverzekering van het Nederlandse motorrijtuig. Evenwel kunnen ook de inzittenden van het buitenlandse voertuig zich op basis van de verkeersverzekering tot het Nederlandse Bureau wenden. De WAM staat immers geen verschil in behandeling toe tussen ingezetenen en niet-ingezetenen. Van een verschil in behandeling is derhalve geen sprake. Los daarvan staat immers de vraag of regres op het buitenlandse Bureau mogelijk is, hetgeen afhankelijk is van de vraag of het aansprakelijkheidsrecht blijft bestaan en de buitenlandse

bestuurder ook daadwerkelijk aansprakelijk is. Bij volledige afschaffing van de aansprakelijkheid blijft voor het Bureau de aan de buitenlandse gelaedeerden gedane uitkeringen in ieder geval onvergoed.

In Finland heeft men dit probleem als volgt opgelost. Daar worden inzittenden (waaronder bestuurders) van buitenlandse voertuigen slechts dan op basis van een verkeersverzekering schadeloos gesteld door het Bureau, als een Fins ingezetene dat in geval van een ongeval in het land van herkomst van het buitenlandse voertuig ook zou zijn. In deze reciprociteitsvariant ontvangen inzittenden uit bepaalde landen wel en uit andere landen geen uitkering. In dat geval zou er derhalve wel een verschil in behandeling bestaan tussen ingezetenen en (bepaalde) niet-ingezetenen.

*d. Wat is de positie van de Nederlander die in Nederland een buitenlander personenschade toebrengt, indien ervan moet worden uitgegaan dat in de relatie tussen motorrijtuigen onderling het aansprakelijkheidsrecht wordt afgeschaft? Moet de verkeersverzekering dan wel de aansprakelijkheid ten opzichte van buitenlandse motorrijtuigen dekken?*

Omdat in dit geval Nederlands recht van toepassing is, zal het Nederlandse Bureau bij instandlating van een gelijke behandeling tussen ingezetenen en niet-ingezetenen de buitenlandse gelaedeerde schadeloos stellen op basis van de verkeersverzekering. Deze zal geen verhaal kunnen nemen op de verzekeraar van de Nederlandse automobilist omdat bij een verkeersverzekering als first-partyverzekering geen schade wordt vergoed aan gemotoriseerden buiten het motorrijtuig. Is overigens de buitenlands gelaedeerde een niet-gemotoriseerde, dan zal deze rechtstreeks de dekking van de automobilist kunnen aanspreken.

*e. Verandert het karakter van de door een buitenlands motorrijtuigbezitter gesloten aansprakelijkheidsverzekering bij het passeren van de Nederlandse grens in een verkeersverzekering?*

*f. Verandert, omgekeerd, het karakter van de Nederlandse verkeersverzekering bij het passeren van de grens in een aansprakelijkheidsverzekering of wordt de dekking met een aansprakelijkheidsverzekering uitgebreid?*

Het groene kaart-systeem leidt ertoe dat een automobilist in ieder aangesloten land die dekking heeft die ter plaatse wordt geëist. Aldus wordt bereikt dat een buitenlandse motorrijtuigenbezitter bij het passeren van de Nederlandse grens dekking heeft voor de schade die op basis van een verkeersverzekering zou moeten worden vergoed. Hetzelfde geldt voor de Nederlandse automobilist in het buitenland; ook deze heeft dekking voor de schade overeenkomstig het daar geldende aansprakelijkheidsregime. Overigens is het hierbij niet aannemelijk dat de Nederlandse inzittendendekking bij het passeren van de grens wegvalt. Dit zal evenwel van de polis afhangen.

*g. Heeft de Nederlandse verkeersverzekeraar de mogelijkheid om de aan de inzittenden van het bij hem verzekerde motorrijtuig in het buitenland toegebrachte schade te verhalen op de buitenlandse veroorzaker?*

De Nederlandse verkeersverzekeraar die aan zijn eigen verzekerde de door deze in het buitenland opgelopen schade heeft vergoed, kan deze schade op een buitenlandse veroorzaker verhalen volgens het daar toepasselijke recht.

*h. Kan de buitenlandse benadeelde onder de groene kaart aanspraken geldend maken tegen de verkeersverzekeraar van de Nederlandse veroorzaker?*

De buitenlandse benadeelde kan onder de groene kaart geen aanspraken geldend maken tegen de verkeersverzekeraar van de Nederlandse veroorzaker. Hij dient immers zijn aanspraken geldend te maken tegen het nationale Bureau. Als de benadeelde niet-gemotoriseerd is, kan hij de verkeersverzekeraar van het Nederlandse motorrijtuig aanspreken. Daarvoor heeft hij de groene kaart niet nodig.

## 2.5

*In de Noord Amerikaanse voorbeelden van de verkeersverzekering worden tweewielers veelal buiten het stelsel gehouden. Moet hiermee in Nederland ook rekening worden gehouden, gezien de te verwachten enorme verhogingen van de schadelast?*

Terecht merkt de Commissie op dat een stelsel van verkeersverzekering een aanzienlijke verhoging van de schadelast van kwetsbare motorrijtuigen te zien zal geven. In dit stelsel verzekert immers ieder motorrijtuig zijn eigen schade. Zoals de Commissie zelf al constateert heeft dit er in de Verenigde Staten toe geleid dat deze groep buiten de regeling van een verkeersverzekering is gelaten. In Denemarken heeft dit ertoe geleid dat men voor een risico-aansprakelijkheid heeft gekozen. In Zweden heeft dit tot gevolg gehad dat de verkeersverzekering sterk de richting van een risico-aansprakelijkheid is opgeschoven; verzekeraars hebben regres op elkaar voor gedane uitkeringen om de verhoudingen in evenwicht te houden. Uit het overzicht op blz. 9 van de Notitie Verkeersaansprakelijkheid blijkt dat indien in Nederland naar de toen geldende situatie een verkeersverzekering zou worden ingevoerd voor de bromfietsen de schadelast voor personenschade 14,6 maal zo groot zou worden en voor motorfietsen de verhogingsfactor 12,2 zou bedragen. Een dergelijke onaanvaardbare lastenverzwaring voor deze beide categorieën motorrijtuigen zou kunnen worden vermeden door afspraken tussen de verschillende verzekeraars om op die manier te komen tot een evenwichtige lastenverdeling over alle motorrijtuigen. De excessieve schadekans van de gemotoriseerde tweewielers zou dan moeten worden omgeslagen over alle motorrijtuigen. Overigens geeft een dergelijk systeem wel veel rompslomp.

Een andere oplossing zou wellicht gezocht kunnen worden in een stelsel van een verplichte inzittendenverzekering gecombineerd met een vrijwillige bestuurdersverzekering zoals hierboven aangegeven bij het antwoord op vraag 2.2 slotalinea.

## 2.6

*Is de stelling juist dat het invoeren van een verkeersverzekering geen oplossing vormt voor de eventuele lange duur van de schadebehandeling? Betekent dit dan niet dat verkeersverzekering slechts in beperkte zin een verbetering van de positie van het slachtoffer biedt in verhouding tot de duur van de vaststelling van de schade?*

Het afschaffen van de schuldaansprakelijkheid door het invoeren van een verkeersverzekering danwel door de invoering van een risico-aansprakelijkheid lost niet de door de Commissie terecht gesignaleerde problemen op die verband houden met de vaak lange duur voordat de omvang van de schade kan worden vastgesteld. In de Hoofdstukken III en IV onder 5.5.2 van de Notitie Verkeersaansprakelijkheid is al aangegeven dat op dit punt de positie van verkeersslachtoffers verbeterd zou kunnen worden door een voorschotregeling. Wel biedt de verkeersverzekering de mogelijkheid om binnen bepaalde grenzen in de polis voorwaarden op te

nemen die ertoe strekken dat het slachtoffer ter bespoediging van zijn genezing zich onder specifieke geneeskundige behandeling dient te stellen.

Zie voorts ook de antwoorden op de vragen 3.5 en 6.1.

### **3. Risico-aansprakelijkheid**

#### **3.1**

*Hoe zouden de grenzen van risico-aansprakelijkheid moeten worden getrokken?*

In de Notitie Verkeersaansprakelijkheid wordt de term no-fault-stelsel gebruikt als synoniem voor verkeersverzekering. Dit laatste begrip wordt omschreven als de verzekering die de eigen schade dekt van de verzekeringnemer en eventuele medeverzekerden (verg. de Notitie blz. 4 onder 1.4). In dit stelsel wordt niet gekeken naar schuld.

In geval van risico-aansprakelijkheid wordt op een persoon aansprakelijkheid gelegd zonder dat er sprake is van schuld aan zijn kant. Een risico-aansprakelijkheid in het verkeer zou betekenen dat de houder van een motorrijtuig aansprakelijk is voor de schade geleden door dood of letsel van enige persoon veroorzaakt door een door dat motorrijtuig in het verkeer teweeggebracht ongeval, ongeacht de vraag of er sprake is van enige schuld aan het ongeval van de zijde van dat motorrijtuig. Voldoende is dat vast staat dat het motorrijtuig bij het ongeval betrokken was en dat de schade het gevolg is van het ongeval.

De grenzen van de aansprakelijkheid zouden aldus getrokken kunnen worden dat de bezitter of houder van een bij een verkeersongeval betrokken motorrijtuig aansprakelijk is voor de daarbij geleden schade, en deze slechts dan niet aansprakelijk is indien het ongeval het gevolg is van opzet of bewuste roekeloosheid van het slachtoffer. In de overige gevallen is de bezitter of houder aansprakelijk, ongeacht of de bestuurder ten aanzien van het ongeval enig verwijt kan worden gemaakt.

#### **3.2**

*Is bekend hoeveel bestuurders betrokken zijn bij een ongeval zonder tegenpartij?*

Vermoedelijk betreft het hier volgens schattingen van de verzekeraars 20 tot 25% van de bestuurders van motorrijtuigen.

#### **3.3**

*Is de stelling juist dat in een stelsel van risico-aansprakelijkheid, in situaties van twee met elkaar in botsing komende motorrijtuigen, de aansprakelijkheidsverzekeraar van het ene motorrijtuig de inzittende van het andere motorrijtuig volledig schadeloos stelt (met inbegrip van de bestuurder) en omgekeerd?*

Het is inderdaad juist dat in een stelsel van risico-aansprakelijkheid dat ook geldt ten opzichte van motorrijtuigen onderling, de aansprakelijkheidsverzekeraar van het ene motorrijtuig de bestuurder en passagiers van het andere motorrijtuig volledig schadeloos stelt. Er is dan sprake van wat men noemt een kruiselingse aansprakelijkheid.

*In hoeverre biedt een stelsel van risico-aansprakelijkheid een oplossing voor gecompliceerde aanrijdingen, zoals omvangrijke kettingbotsingen, waar niet te achterhalen is wie wie heeft aangerezen?*

Een stelsel van risico-aansprakelijkheid biedt hiervoor geen oplossing. Indien niet te achterhalen is wie wie heeft aangerezen, kan ook niet

bepaald worden welke aansprakelijkheidsverzekeraar de bestuurder en passagiers van een bepaald motorrijtuig schadeloos moet stellen.

#### 3.4

*Is een zekere beperking van het beroep op eigen schuld niet inherent aan risico-aansprakelijkheid, aangezien anders via de achterdeur toch weer een discussie over de schuldvraag zou worden binnengehaald? Is een beperking van het beroep op eigen schuld tot situaties van opzet of grove schuld van het slachtoffer in ons rechtsstelsel niet zonder precedent?*

Het is in zijn algemeenheid niet juist dat een beperking van het beroep op eigen schuld inherent is aan risico-aansprakelijkheden. Indien immers de schade mede is veroorzaakt door eigen schuld van de benadeelde, is het, behoudens uitzonderingen, onjuist om toch de gehele schade ten laste van de partij op wie een risico-aansprakelijkheid rust te brengen. Desalniettemin kunnen bijzondere omstandigheden meebrengen dat een beroep op eigen schuld wordt beperkt. Juist bij verkeersongevallen zijn hiervoor ten aanzien van bepaalde verkeersdeelnemers goede argumenten aan te voeren. Men denke aan voetgangers en fietsers die immers kwetsbaar zijn en voor wie de schade die zij bij een verkeersongeval oplopen veelal ingrijpend zijn. Zie HR 28 februari 1992, NJ 1993, 566 (IZA-Vrerink). Voor kinderen die slachtoffer van het verkeer worden is daarbij bovendien nog te wijzen op de impulsiviteit en onberekenbaarheid die kinderen eigen is en die meebrengt dat zij van het gemotoriseerde verkeer meer gevaar te duchten hebben dan volwassen verkeersdeelnemers. Zie HR 1 juni 1990, NJ 1991, 720 (Ingrid Kolkman). Een beperking van het beroep op eigen schuld tot situaties van opzet of grove schuld van het slachtoffer is in ons rechtsstelsel inderdaad niet zonder precedent. Naast de hierboven genoemde rechtspraak kan bijvoorbeeld worden gewezen op artikel 7A:1638x BW. Vergelijk ook artikel 7A:1639da en artikel 6:170 lid 3 BW.

#### 3.5

*Welke bijdrage zal een stelsel van risico-aansprakelijkheid leveren aan de bespoediging van de schade-afhandeling?*

Een dergelijk stelsel zal daaraan een bijdrage kunnen leveren in die situaties waarin bij een aansprakelijkheid die gebaseerd is op schuld over de schuldvraag een geschil bestaat. Voorts kan een discussie over de schuldvraag voor het slachtoffer emotioneel belastend zijn. Dit komt het genezingsproces en daarmee een spoedige schade-afhandeling ook niet ten goede.

### **4. Uitbreiding artikel 31 WVV tot schaden tussen motorrijtuigen**

#### 4.1

*Indien de stelling juist is dat de bescherming van artikel 31 WVV steeds verder gaat en met name voor jeugdigen al vrijwel absoluut is, wat is dan het verschil tussen het voorstel van de ANWB om de werking van artikel 31 WVV uit te breiden tot situaties van ongevallen tussen twee motorrijtuigen enerzijds en risico-aansprakelijkheid anderzijds?*

In zijn commentaar op de Notitie Verkeersaansprakelijkheid (VR 1990, p. 283 e.v.) spreekt de ANWB een voorkeur uit voor invoering van een verkeersverzekering, omdat in een dergelijk systeem de getroffen bestuurder van een eenzijdige aanrijding ook een uitkering krijgt, zonder overigens de invoering van een risico-aansprakelijkheid af te wijzen. Mocht het thans niet mogelijk zijn een van beide stelsels in te voeren, dan doet de ANWB een voorstel voor een tussenoplossing. Het voorstel moet

zo worden begrepen dat de schuldaansprakelijkheid gehandhaafd blijft, maar dat de toepassing van artikel 31 WVV (thans 185 WVV) met het oog op personenschade wordt uitgebreid tot alle verkeersslachtoffers.

Het verschil met een risicoaansprakelijkheid zoals in het antwoord op vraag 3.1 beschreven is allereerst dat een beroep op eigen schuld mogelijk blijft, en dientengevolge bij veel ongevallen een gedeeltelijke aansprakelijkheid het gevolg zal zijn. Bovendien blijft de aansprakelijkheid gebaseerd op schuld, zij het met omkering van de bewijslast ten aanzien van de schuldvraag.

#### 4.2

*Houdt het voorstel van de ANWB niet in dat daaraan dezelfde nadelen, met name in de kostensfeer, kleven als aan risico-aansprakelijkheid?*

Eenzijds zullen de kosten lager zijn omdat een groep verkeersslachtoffers – met name bestuurders – minder schade vergoed krijgt. Anderzijds zijn de kosten hoger omdat er discussies kunnen ontstaan over de schuldvraag. Het valt daarom niet te voorspellen of er dezelfde nadelen in de kostensfeer aan kleven.

### 5. Schadeverzekering inzittenden

#### 5.1

*Wat is het verschil tussen de verkeersverzekering en de Schade Verzekering Inzittenden (SVI), zoals door de NVVA beschreven?*

De WAM dekt de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig in het verkeer aanleiding kan geven. De WAM-verzekeraar keert in geval van aansprakelijkheid aan de zijde van het motorrijtuig uit aan alle slachtoffers met uitzondering van de bestuurder zelf van het verzekerde motorrijtuig: aan voetgangers, fietsers en andere ongemotoriseerde verkeersdeelnemers op basis van artikel 31 WVV (185 WVV), aan inzittenden van andere motorrijtuigen inclusief de bestuurder daarvan en aan passagiers van het verzekerde voertuig op basis van artikel 6:162 BW.

De automobiellasseuradeuren hebben reeds geruime tijd geleden de «Schadeverzekering Inzittenden» (SVI) geïntroduceerd als aanvulling op het WAM-systeem. De NVVA ziet in handhaving van het huidige systeem aangevuld met een SVI een werkbaar alternatief voor de verkeersverzekering dan wel een risico-aansprakelijkheid (verg. Commentaar NVVA in VR 1990, blz. 286). De SVI garandeert de bestuurder en de inzittenden een vergoeding als ware de schade ontstaan door een onrechtmatige daad van een derde, ongeacht wie in feite aansprakelijk is. De SVI vergoedt alle materiële schadeposten terzake van letsel en overlijden die ook door een aansprakelijkheidsverzekeraar zouden worden vergoed. De SVI vergoedt de rechtstreeks door de gelaedeerde zelf geleden schade. Eenzijds kunnen regresnemers geen beroep doen op deze verzekering, anderzijds kan de SVI-verzekeraar krachtens artikel 284 WvK regres nemen op degene die voor de schade aansprakelijk is c.q. diens aansprakelijkheidsverzekeraar. Daardoor kan de premie voor de SVI bescheiden zijn. De SVI is in feite vooral van belang voor de bestuurder die zijn schade niet op derden kan verhalen. De bestuurder die slachtoffer is bij een eenzijdig ongeval evenals de inzittenden van motorrijtuigen die schade lijden ten gevolge van fouten van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers, worden schadeloos gesteld. De regeling vertoont grote overeenkomst met de Franse Pacs zoals beschreven in de bijlage bij de Notitie Verkeersaansprakelijkheid op blz. 4 onderaan.

Het verschil met een verkeersverzekering zoals de Notitie die beschrijft is dat het schuldaansprakelijkheidsstelsel in stand blijft. De SVI-verzekeraar vergoedt weliswaar in eerste instantie de schade van het eigen verzekerde voertuig maar neemt vervolgens indien mogelijk

krachtens subrogatie verhaal op de aansprakelijke veroorzaker dan wel diens verzekeraar.

#### 5.2

*Tegen welke premie is een SVI verkrijgbaar? Wat is het verschil (in guldens) tussen de SVI-premie en de premietoeslag die zou moeten worden gevraagd voor een aansprakelijkheidsverzekering in een stelsel van risico-aansprakelijkheid respectievelijk een verkeersverzekering?*

Een SVI is thans verkrijgbaar voor ongeveer f100,- per jaar. Dit is een gemiddelde premie voor alle motorrijtuigen samen. Deze verzekering dekt ook de schade van de bestuurder. Bij een stelsel van risico-aansprakelijkheid respectievelijk een verkeersverzekering zal naar schatting van de verzekeraars bij instandlating van het regresrecht de letselschadelast ongeveer 200% stijgen. Dit zal derhalve leiden tot een aanzienlijke premieverhoging. Voornamelijk de mogelijkheid van regres leidt tot een aanzienlijk verschil in guldens tussen de SVI-premie en de premietoeslag bij de andere stelsels. Dit omdat regresnemende instanties geen regres kunnen nemen op de SVI, terwijl de SVI-verzekeraar wel regres kan nemen op degene die voor de schade aansprakelijk is. Het verschil in guldens tussen de verschillende stelsels is evenwel niet exact aan te geven omdat dit uiteraard ook afhangt van tal van factoren, zoals bijvoorbeeld de aard van het motorrijtuig en de bonus/malus-korting.

#### 5.3

*Als er weinig verschil is tussen de SVI en de verkeersverzekering, waaruit is dan het verschil in prijs te verklaren en welke rol speelt dan de uitbreiding c.q. de bevrozing van de regresrechten?*

Het verschil in premie tussen de SVI en de verkeersverzekering moet worden verklaard uit het feit dat de regresnemende instanties geen regres kunnen nemen op de SVI.

Indien het regres in een stelsel van verkeersverzekering wordt gehandhaafd op het huidige niveau, dan is nog de combinatie SVI met een WA-verzekering goedkoper, omdat de WA-verzekering in een aantal situaties geen of een beperkte uitkering verstrekt aan ongemotoriseerde verkeersslachtoffers. In een verkeersverzekering zouden deze laatste slachtoffers altijd een uitkering krijgen.

#### 5.4

*De ANWB stelt dat een stelsel waarin het slachtoffer zijn schade kan regelen met de door hemzelf uitgekozen verzekeraar, voordelen biedt, aangezien de schaderegeling dan in een meer harmonieuze sfeer zal plaatsvinden. Geldt dit ook voor de SVI?*

Als voordeel van een verkeersverzekering wordt inderdaad vaak aangevoerd dat de schade-afwikkeling zich in de harmonieuze sfeer afspeelt. Dit voordeel zou evenzeer voor de SVI gelden. De stelling overigens dat het slachtoffer zijn schade kan regelen met een door hemzelf uitgekozen verzekeraar gaat alleen op indien het slachtoffer de verzekeringnemer is.

Het voordeel van het harmonie-model moet voorts niet worden overschat indien uitkeringen moeten worden gedaan aan ongemotoriseerde verkeersslachtoffers. In dit geval lijkt de verkeersverzekering immers veel op een aansprakelijkheidsverzekering.

#### 5.5

*Kan de verzekeringsbedrijfstak de SVI aan de bezitters van alle soorten motorrijtuigen aanbieden, of moet rekening worden gehouden met de situatie waarin de berijders van tweewielers in de kou blijven staan?*

*Indien de SVI niet aan berijders van tweewielers kan worden aangeboden, heeft dit dan alleen financiële gronden en zou dit ook gelden in een situatie waarin de SVI verplicht wordt gesteld? Zijn hiervoor andere oplossingen te vinden, bijvoorbeeld door de opzittenden van gemotoriseerde tweewielers te behandelen als zwakke verkeersdeelnemers in gevallen waarin zij gewond raken door een aanrijding met een vierwielig motorrijtuig? Kan de werking van artikel 31 WVV aldus worden uitgebreid?*

Het verzekeringsbedrijf kan de SVI in beginsel aan alle soorten motorrijtuigen aanbieden, maar de premie voor tweewielers zal prohibitief zijn. Dit probleem zal zich echter niet voordoen indien alleen voor passagiers een inzittendenverzekering behoeft te worden gesloten. Zie immers het bij vraag 2.5 opgemerkte. De in de vraagstelling liggende suggestie om opzittenden onder de werking van artikel 31 (185) WVV te brengen, is dan ook niet nodig. Deze oplossing heeft bovendien als nadeel dat het overmachtsbegrip en de billijkheidscorrectie wellicht anders zullen worden ingevuld dan bij voetgangers en fietsers. De beschermingsachtergrond die bij de invulling hiervan een grote rol speelt, is hier immers minder prominent aanwezig. Het valt daarom nog maar te bezien in hoeverre een dergelijke maatregel het gewenste effect sorteert.

## **6. Bespoediging schaderegeling**

### **6.1**

*Is de stelling juist dat de discussie over de schuldvraag slechts in een minderheid van de verkeersschaden leidt tot vertraging in de afhandeling van de schade, maar dat de lange duur van de schade-afhandeling veel meer zijn oorzaak vindt in problemen rond causaliteit, duur van het genezingsproces en schade-omvang.*

De hier geciteerde stelling is in beginsel juist; zie Notitie Verkeersaansprakelijkheid blz. 17 Hoofdstuk III en Hoofdstuk V onder 5.5.2. Daarbij moet echter het volgende in het oog worden gehouden.

Vast staat dat het schuldbeginsel als grondslag voor de schadevergoeding bij ongevallen niet meer voldoet. Dit zit hem niet alleen in de vertraging in de afdoening, maar ook in het in een aantal gevallen geheel ontbreken van aansprakelijkheid (verg. ook Bouman en Van Wassenaer van Catwijk in VR 1993 blz. 222 onder 2.6). Aansprakelijkheid wordt immers slechts aangenomen wanneer de eisende partij erin slaagt een zodanige toedracht van een ongeval te bewijzen dat daaruit tot de schuld van de gedaagde partij moet worden geconcludeerd. Het hangt veelal van het toeval af of de eisende partij over voldoende bewijsmateriaal beschikt zonder dat de tegenpartij in staat is om daar andere getuigenverklaringen tegenover te stellen. Getuigen zijn veelal zelf bij het ongeval betrokken geweest en zullen, hoewel te goeder trouw, niet altijd in staat zijn om een geheel objectieve weergave van de feiten te geven. Bovendien voltrekt een ongeval zich veelal in enkele seconden, zodat kan worden betwijfeld of ook «neutrale» getuigen in staat zijn (dikwijls geruime tijd na het ongeval) een juiste weergave van de toedracht te geven.

Vaak zullen partijen over de schuldvraag van mening blijven verschillen en zal dat de definitieve schadeafwikkeling geruime tijd kunnen ophouden, vooral als het ook nog tot een procedure komt.

Deze gang van zaken is zeer belastend voor het verkeersslachtoffer. Naast de fysieke ellende ten gevolge van het ongeval, krijgt men ook nog te maken met de emotionele belasting als gevolg van de schuldvraag. Een en ander komt het genezingsproces niet ten goede.

Toegegeven moet echter worden dat een verbetering van de positie van het verkeersslachtoffer niet alleen tot stand kan worden gebracht door de

invoering van een nieuw stelsel van verkeersaansprakelijkheid waarin de schuld geen rol meer speelt.

In het Rapport I van de Studiegroep verkeersaansprakelijkheid wordt reeds opgemerkt dat bij de afwikkeling van verkeersongevallen met personenschade de vaststelling van de schade-omvang dikwijls een belangrijker en gecompliceerder knelpunt vormt dan het vaststellen van de aansprakelijkheid (Hoofdstuk V). Dit vindt zijn oorzaak slechts ten dele in factoren waarvan de duur – in theorie – beïnvloedbaar is. Zo zal nagegaan moeten worden welke schade het gevolg is van het ongeval. Voorts is medische expertise vereist en in geval van blijvende invaliditeit kunnen herhaalde medische onderzoeken nodig zijn. Bij blijvende invaliditeit moet ook de arbeidsongeschiktheid van het slachtoffer worden vastgesteld. Onderzoeken door medici, arbeidsdeskundigen en accountants zijn doorgaans vereist. Ten dele gaat het echter ook om factoren die ook theoretisch niet beïnvloedbaar zijn, zoals de vraag wanneer het letsel zich heeft geconsolideerd en derhalve inzicht kan worden verkregen in de duur van de arbeidsongeschiktheid en de mate waarin het slachtoffer eventueel blijvend arbeidsongeschikt is.

Geconcludeerd moet worden dat de lange duur van de afwikkeling van de schade bij een verkeersongeval voornamelijk zijn oorzaak vindt in het vaststellen van de schade-omvang, en in geringere mate in het vaststellen van de schuldvraag.

## 6.2

*In hoeverre voorziet de Bedrijfsregeling 15, Gedragsregels behandeling van letselschade in het verkeer, in dezelfde materie als behandeld in de notitie waar het gaat om voorstellen om de schaderegeling te bespoedigen?*

De lange duur van de schade-afhandeling tengevolge van de problemen rond de vaststelling van de omvang van de schade kunnen voor een deel worden opgelost door een voorschotregeling. Op basis van de door de Commissie genoemde gedragsregel werken verzekeraars reeds thans met een voorschotregeling, die tegemoet komt aan de in de Notitie Verkeersaansprakelijkheid geschetste problemen in verband met de vaststelling van de schade-omvang. Verzekeraars verlenen op eigen initiatief voorschotten als tegemoetkoming in reeds vastgestelde schade-componenten. Voorwaarden zijn dat de aansprakelijkheid vast staat en dat er dekking op de polis is. In het Rapport I van Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid wordt op blz. 42 ook een voorstel gedaan voor een voorschotregeling (zie ook Notitie Verkeersaansprakelijkheid blz. 18). In de door de Studiegroep voorgestelde voorschotregeling heeft de rechter de bevoegdheid op verzoek van de benadeelde een voorlopig bedrag vast te stellen dat de verzekeraar bij wijze van voorschot aan de benadeelde moet uitkeren. Het gaat hier derhalve om een voorlopige uitkering. Indien naderhand blijkt dat de benadeelde geen recht heeft op schadevergoeding of voor een lager bedrag, dan zal de voorlopige uitkering geheel of gedeeltelijk kunnen worden teruggevorderd. In een dergelijk stelsel zal een rechter dan ook zeer voorzichtig zijn met het toekennen van een voorlopige uitkering.

## 6.3

*In hoeverre is het gezien de praktijk om voorschotten op de definitieve schadeloosstelling te betalen nog nodig om wetgeving in het leven te roepen?*

Terecht wijst de Commissie erop dat thans in de praktijk reeds een goed functionerende voorschotregeling bestaat (zie ook Notitie Verkeersaansprakelijkheid blz. 18 en het antwoord op vraag 6.2). Vooral nog lijkt wettelijk ingrijpen op dit punt dan ook niet nodig.

#### 6.4

*In hoeverre is een systeem als Audalet (een geautomatiseerd inkomstendervings- en overlijdensschadesysteem) haalbaar, gelet op de totaal verschillende invalshoeken van de diverse bij de problematiek betrokken partijen? In hoeverre zal een dergelijk systeem inderdaad leiden tot de gewenste bespoediging van de schade-afwikkeling?*

Zoals de Commissie zelf al aangeeft lost een geautomatiseerd inkomstendervings- en overlijdensschadesysteem zoals opgezet door Audalet niet alle problemen op. Inderdaad blijft in een concrete schade verschil van inzicht mogelijk over de uitgangspunten die aan de berekening ten grondslag liggen. Deze uitgangspunten zullen naar hun aard van geval tot geval dienen te worden gekozen en daarover zullen derhalve nooit in abstracto afspraken met alle betrokkenen kunnen worden gemaakt.

Bovendien zal een algemeen geaccepteerd berekeningsstelsel weliswaar enige bespoediging van de schade-afwikkeling kunnen brengen, maar het zal hierbij niet om een grote bespoediging gaan. Immers over de uitgangspunten zal altijd overleg moeten worden gevoerd, terwijl daarnaast de snelheid waarmee een schade wordt afgewikkeld in veel belangrijker mate afhankelijk is van andere factoren, waaronder met name de vraag wanneer het letsel is geconsolideerd, resp. het arbeidsvermogen al dan niet blijvend geheel of gedeeltelijk is verminderd.

### **7. Kosten**

#### 7.1

*Valt een berekening te maken van de verhogingsfactoren van de letselschadelast in geval van een verkeersverzekering en risico-aansprakelijkheid bij bevrozing van het regres op het niveau van de huidige schuldaansprakelijkheid?*

De lasten van regresnemende instanties vormen tussen 50% en 55% van de huidige WA-letselschadelast van motorrijtuigen. De verhogingsfactor van de WA-letselschadelast zonder regres bedraagt 1,3 (risico-aansprakelijkheid en verkeersverzekering). Voegt men hierbij het huidige percentage van ongeveer 52,5% voor het regres, dan resulteert een letselschadelast-verhoging van ruim 80%. De letselschadelast bedraagt ongeveer 45% van de totale WA-schadelast, zodat de premies bij genoemde stelsels tussen de 35 en 40% zouden stijgen.

Hierbij is geen rekening gehouden met het voornemen om in de volksverzekeringen een regresrecht op te nemen. Onder 1.1 is al aangegeven dat een invoering van een dergelijk regresrecht een aanzienlijk zwaardere last op aansprakelijke personen zal leggen. Uit het SER-advies blijkt dat invoering van een regresrecht in de volksverzekeringen een premiestijging tussen de 7 en 19% te zien zal geven (zie SER-advies inzake regresrechten in de sociale verzekeringen 93/14, onder 5 blz. 37). Daarnaast moet erop gewezen worden dat hierbij ook geen rekening is gehouden met het voornemen om ook de werkgever een regresrecht toe te kennen. Vergelijk het voorgesteld artikel 6:107a BW in wetsvoorstel TK 1994/95, 24 326, nr. 1-3.

#### 7.2

*Als regres macro-economisch gezien een vestzak-broekzakoperatie is, zou dit dan niet pleiten voor afschaffing van elke regresmogelijkheid van sociale en particuliere verzekeraars, de overheid en het ABP?*

Vooropgesteld moet worden dat afschaffing van het regres reeds lang wordt bepleit; verwezen moge slechts worden naar twee recente artikelen

van Bouman en Van Wassenaer van Catwijck in VR 1993, blz. 226 en Bloembergen in NJB 1994, blz. 117 e.v.. Een regresopbrengst van een paar honderd miljoen gulden op een totaal van f 100 miljard aan sociale uitkeringen en van ongeveer 4,5 miljard aan personenschade in het verkeer, is niet veel. Voorts moet in aanmerking worden genomen dat hoewel geen nauwkeurige cijfers bekend zijn, de sociale verzekeraars ervan uitgaan dat de kosten van regres geraamd kunnen worden op 15% van de bedragen die via regres naar de bedrijfsverenigingen terug vloeien. Bovendien kan worden aangenomen dat de groep premiebetalers van de sociale verzekeringen goeddeels samenvalt met degenen die van het gemotoriseerde verkeer gebruik maken. Tegen deze achtergrond is een pleidooi voor afschaffing van het regres begrijpelijk. Onder de huidige economische omstandigheden lijkt afschaffing van de regresrechten echter niet tot de reële mogelijkheden te behoren (zie ook het antwoord op vraag 1.1). Afschaffen van het regres zou onder de huidige situatie (dwz nog zonder een regresrecht in de volksverzekeringen) een inkomstenderving van de sociale fondsen betekenen van ongeveer 100 miljoen. Deze inkomstenderving zou gecompenseerd moeten worden door een evenredige toename van de premies van de sociale verzekeringen. Dit zou een vergroting van de collectieve lastendruk betekenen.

Terecht merkt de Commissie op dat de kwestie van het regres macro-economisch gezien een vestzak-broekzak operatie genoemd zou kunnen worden. Het zijn immers doorgaans dezelfde personen die als werkgever of werknemer, de premies opbrengen voor de sociale verzekeringen en als houder van een motorrijtuig de premies voor de WAM. Vanuit het gezichtspunt van de bedrijfsverenigingen gaat het vestzak-broekzak-argument evenwel niet op. Afschaffing van het regres zou hier betekenen dat de kosten van de verkeersrisico's worden afgewenteld op diegenen die dit risico niet scheppen, te weten de premiebetalers van de sociale verzekeringen. Er is thans een tendens te bespeuren dat men een dergelijke afwenteling niet billijk acht. Zowel de SER als de Ziekensfondsraad als de Sociale Verzekeringsraad hebben de regering geadviseerd in de volksverzekeringen een regresrecht op te nemen, welk advies de regering heeft overgenomen. Het advies moet gezien worden tegen de achtergrond van de opvatting dat de laatste jaren bepaalde, maatschappelijk onwenselijke activiteiten al te gemakkelijk op de collectieve sector zijn afgewenteld. Men zoekt hierin de verklaring van het verschijnsel dat enerzijds de lasten van de collectieve sector aanzienlijk zijn gestegen en dat anderzijds de nadelige gevolgen van dergelijke activiteiten verborgen bleven. In dit licht bezien boet het vestzak-broekzak-argument aan belang in. Het regresrecht berust in deze gedachtengang niet meer op de slechts voor werknemersverzekeringen geldende overweging dat de schadeveroorzaker niet hoeft te profiteren van het feit dat er een sociale verzekering is, maar op de wens om de lasten te laten dragen door degenen die de gewraakte activiteiten ontplooiën, teneinde de kosten van die activiteiten zichtbaar te maken.

Een van de belangrijkste bezwaren tegen het nemen van regres, te weten dat de kosten zo hoog zijn en niet opwegen tegen de uiteindelijke inkomsten via regres bij de sociale instanties, zou evenwel ondervangen kunnen worden door de collectivering van het regres (zie ook het SER-advies 93/14 onder 4.2.4 blz. 31 en onder 5 blz. 39).

### 7.3

*Is berekend hoe groot de stijging van de schadelast in elke variant zou zijn en welke invloed ervan zou uitgaan op de premie?*

De stijging van de WA-letselschadelast in verschillende situaties ziet er als volgt uit (afgerond in het dichtbijzijnde tiental)\*

## REGRES

	Geen	Bevroren	Volledig
Verkeersverzekering	30%	80%	200%
Risico-aansprakelijkheid	30%	80%	190%
SVI	n.v.t.	70%	n.v.t.

De WA-schadelast bestaat voor 40 tot 50% uit letselschade.

\* Deze cijfers zijn exclusief de uitbreiding van de regresrechten in de volksverzekeringen.

### 7.4

*Moet worden aangenomen dat bij een verkeersverzekering de premie-consequenties voor de verschillende soorten motorrijtuigen sterk zullen verschillen of is een zekere mate van solidariteit te verwachten? Zullen de verschillende categorieën elkaar subsidiëren en zo ja, in welke mate? Is ook denkbaar dat de dekkingssomvang zal verschillen al naar gelang het type motorrijtuig of naar gelang de behoeften en de maatschappelijke positie van de verzekeringnemer?*

*Is een dergelijke differentiatie, zo al denkbaar en wenselijk, ook voor te stellen bij de SVI?*

In een stelsel van verkeersverzekering zal de schadelast van de verschillende motorrijtuigen aanzienlijk verschillen. Bij een botsing tussen bijv. een vrachtauto en andere motorrijtuigen zullen er doorgaans meer slachtoffers vallen aan de kant van de andere motorrijtuigen dan aan de kant van de vrachtauto. Omgekeerd bij een botsing tussen een motorfiets en een personenauto zal het doorgaans de motorrijder zijn die gewond raakt. Uit het overzicht op blz. 9 van de Notitie Verkeersaansprakelijkheid blijkt hoe groot de verschillen zijn tussen de diverse motorrijtuigen met het oog op de schadelast.

Zoals bij de beantwoording van vraag 5.5 al is aangegeven is een corresponderende premiedruk niet goed te rechtvaardigen. Hierbij zou immers onvoldoende tot uitdrukking komen dat het motorrijtuig dat het grootste gevaar oplevert in het verkeer een mede aan dit aspect aangepaste premie zou moeten betalen.

Voor wat de situatie van de tweewielers betreft moge verwezen worden naar het antwoord op vraag 5.5.

De vraag welke consequenties dit zou moeten hebben, kan in dit stadium nog niet worden beantwoord.

Een verschillende dekkingssomvang naar gelang het type motorrijtuig of de maatschappelijke positie van de verzekeringnemer zou denkbaar zijn maar lijkt weinig reëel. De verkeersverzekering biedt er weliswaar ook aan de verzekeringnemer/inzittende dekking, maar de schadelast wordt in belangrijke mate bepaald door uitkeringen aan anderen dan de verzekeringnemer, zoals de passagiers van het verzekerde motorrijtuig en van alle niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers. De behoeften en de maatschappelijke positie van deze slachtoffers zullen veelal sterk verschillen van die van de verzekeringnemer.

Voor de SVI geldt hetzelfde als voor de verkeersverzekering.

### 7.5

*Is het juist dat 40% van de polishouders op dit moment een maximale bonus/malus-korting geniet en is het juist dat beloning van goed rijgedrag ondenkbaar is in een stelsel van verkeersverzekering of risico-aansprakelijkheid? Zo ja, in hoeverre is dit maatschappelijk aanvaardbaar, c.q. zijn verzekerden bereid deze solidariteit op te brengen? Indien deze bereidheid niet blijkt te bestaan, moet dan niet worden gevreesd voor een toeneming van het aantal niet verzekerde motorrijtuigen?*

De gemiddelde bonus/malus-korting van alle WA-verzekerde personenauto's in Nederland bedraagt rond 60 tot 65% van het basistarief. De hoogste bonus is nu vrijwel bij alle verzekeringsmaatschappijen 75%. Zeker bij 50 tot 55% van de personenautoverzekeringen is thans sprake van de hoogste bonus, d.w.z. is sprake van de zg. topkorting van 75%.

De kortingen worden opgebouwd door een goed rijgedrag: de meeste rijders beginnen hun sturend leven met een entreepremie, die tussen de 100% en 80% bedraagt van het basistarief dat geldt voor de desbetreffende auto in de desbetreffende regio.

Voor ieder jaar dat de verzekerde niet claimt, wordt de korting verhoogd: de eerste jaren meer dan later.

De hoogte van de kortingen is vastgesteld op het waargenomen schadebeeld van 2 1/4 miljoen willekeurig gekozen autoverzekeringen. Het gaat hier om een representatieve afspiegeling van het Nederlandse personenautopark. Er is een duidelijk verband tussen schade veroorzaakt door schuld en de bijbehorende claim en de bonuskorting en de malusopslag. In een stelsel van verkeersaansprakelijkheid waarbij de schuld geen rol meer speelt, is dat verband er niet meer. Er wordt immers geclaimd zodra het motorrijtuig bij het ongeval betrokken is, ongeacht de schuldvraag. Het is onder deze omstandigheden moeilijk te verklaren aan de verzekerde dat hij hoewel hem niets te verwijten valt, toch zijn bonus lager ziet worden. Dit zal zich overigens ook in het huidige stelsel van aansprakelijkheid voor kunnen doen. Ook thans speelt ten opzichte van kinderen schuld geen rol meer.

Overigens moet in het oog worden gehouden dat slechts in een beperkt deel van alle verkeersongevallen personenschade optreedt en dat het in de meeste gevallen gaat om zaakschade.

Bij de invoering van een nieuw stelsel van verkeersaansprakelijkheid inzake personenschade zal de bonus/malus-korting derhalve niet geheel verdwijnen. Wel zal het verschil tussen de maximale malus en de maximale bonus kleiner worden, hetgeen betekent dat de goede bestuurders verhoudingsgewijs meer premie zullen gaan betalen dan de slechte bestuurders.

Thans is niet goed te overzien of een solidariteitsheffing/korting tot de mogelijkheden behoort. Wel valt te vrezen dat bij een premiestijging boven een bepaald niveau de grens bereikt wordt waarboven ook goede automobilisten niet bereid zullen zijn zich te verzekeren.

#### 7.6

*Kunnen, zoals Van Wassenae van Catwijck meent, de grote financiële consequenties van de invoering van een verkeersverzekering worden beperkt door de invoering van een bescheiden eigen risico van enige honderden guldens, of zal deze, als Willemse meent, al gauw duizenden guldens moeten bedragen? Verdraagt een eigen risico, dat tot gevolg heeft dat de benadeelde toch nog met (een deel van) zijn schade blijft zitten, zich met het uitgangspunt dat het stelsel zou moeten leiden tot integrale vergoeding van de door het verkeer toegebrachte letselschade?*

Eigen risico's zijn alleen effectief in het geval feitelijk sprake is van een claim. Alleen dan kan het eigen risico dat de verzekerde loopt, worden ingehouden op de schadevergoeding. Blijkens gegevens van de NVVA leidt de financiering van de toeneming van de letselschadelast uit eigen risico's tot exorbitante verhoudingen. De toeneming moet geschat worden op meer dan 1 miljard gulden incl. regres, op rond 200 miljoen gulden bij afgeschaft regres en op 500 miljoen gulden bij bevroren regres. Indien het eerstvermelde bedrag geheel of gedeeltelijk in mindering moet worden gebracht op de vergoedingen uit hoofde van letselschaden, dient daarbij het volgende te worden bedacht:

– Er zijn veel letselschaden van beperkte omvang; minder dan het eigen risico. In dat geval krijgt de verzekerde geen uitkering.

– Het aantal schaden met letsel in verhouding tot het totale aantal wa-schaden is relatief klein: maximaal 10% van het totale aantal wa-schaden. Dit zou betekenen bij het in mindering brengen van de gehele toeneming van de letselschadelast (1 miljard) dat 1 miljard moet worden verdeeld over maximaal 60 000 claims. Dit zou leiden tot een eigen risico van meer dan f 16 000,-.

Bovendien zal ook de uitvoering problemen geven. Bij een verkeersverzekering is de toepassing van een eigen risico – althans in de situatie dat de verzekeraar met eigen verzekerden te maken heeft – nog uitvoerbaar. Bij een risico-aansprakelijkheid ligt dit anders. Bij een risico-aansprakelijkheid zal de gelaedeerde een deel van de schadevergoeding van de verzekeraar ontvangen en een ander deel van de tegenpartij zelf; de gelaedeerde zal de tegenpartij zelf aanspreken voor het bedrag van zijn eigen risico dat door de wa-verzekeraar van de tegenpartij niet werd uitgekeerd. Ook mogelijk is dat het stelsel van eigen risico leidt tot een ingewikkelde voorschotregeling en tot verhaal door de verzekeraar op de verzekerde van het eigen risico.

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager