

Vergaderjaar 1996–1997

21 528

Verkeersaansprakelijkheid

Nr. 7

LIJST VAN AANVULLENDE VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 26 augustus 1997

De vaste commissie voor Justitie¹ heeft de minister van Justitie naar aanleiding van de antwoorden op de door haar gestelde vragen over de notitie verkeersaansprakelijkheid (nr. 6) enige nadere vragen ter beantwoording voorgelegd.

Deze vragen, alsmede de daarop op 22 augustus 1997 gegeven antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
V. A. M. van der Burg

De bijzonder griffier van de commissie,
Breedveld-de Voogd

¹ Samenstelling:

Leden: V.A.M. van der Burg (CDA), voorzitter, Schutte (GPV), Korthals (VVD), Janmaat (CD), Koekkoek (CDA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Van de Camp (CDA), Swildens-Rozendaal (PvdA), ondervoorzitter, M.M. van der Burg (PvdA), Scheltema-de Nie (D66), Kalsbeek-Jasperse (PvdA), Zijlstra (PvdA), Aiking-van Wageningen (Groep Nijpels), Rabbae (GroenLinks), Koekkoek (CDA), J.M. de Vries (VVD), Van Oven (PvdA), Van der Stoep (VVD), Dittrich (D66), Verhagen (CDA), Dijkman (PvdA), De Graaf (D66), Rouvoet (RPF), B.M. de Vries (VVD), O.P.G. Vos (VVD) en Van Vliet (D66).

Plv. leden: Smits (CDA), Van den Berg (SGP), Van Blerck-Woerdman (VVD), Marijnissen (SP), Biesheuvel (CDA), Bremmer (CDA), Doelman-Pel (CDA), Van Traa (PvdA), Van Heemst (PvdA), Bijleveld-Schouten (CDA), Rehwinkel (PvdA), Vliegthart (PvdA), R.A. Meijer (Groep Nijpels), Sipkes (GroenLinks), Biesheuvel (CDA), Rijpstra (VVD), Middel (PvdA), Passtoors (VVD), Van Boxtel (D66), Van der Heijden (CDA), Apostolou (PvdA), Roethof (D66), Leerkes (U55+), Van den Doel (VVD), Weisglas (VVD) en De Koning (D66).

Indien wordt uitgegaan van het huidige voorstel (risicoaansprakelijkheid ten behoeve van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer, een verplichte inzittendenverzekering, uitbreiding van de regresrechten naar de volksverzekeringen, opnemng van de nieuwe risicoaansprakelijkheid in de Tijdelijke Regeling Verhaalsrechten) tot welke extra premiestijging zou een risicoaansprakelijkheid ten behoeve van alle verkeersdeelnemers dan leiden?

Ik wil vooropstellen dat thans bij de Raad van State ter advisering een wetsvoorstel ligt dat op enkele punten afwijkt van het stelsel zoals mij dat bij de beantwoording van de vorige vragen nog voor ogen stond. Deze afwijking betreft niet zozeer de categorie verkeersdeelnemers die een bijzondere bescherming verkrijgen, maar de wijze waarop zij deze verkrijgen. Zeer in het kort ziet het in het wetsvoorstel neergelegde stelsel er als volgt uit.

Als eerste wordt in dit wetsvoorstel bij een ongeval met een motorrijtuig een risicoaansprakelijkheid gelegd op de bezitter of houder van een motorrijtuig ten behoeve van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers. De bezitter of houder is voor de gehele letselschade aansprakelijk, tenzij het ongeval het gevolg is van opzet of bewuste roekeloosheid van het slachtoffer.

Anders dan mij oorspronkelijk voor ogen stond wordt de positie van passagiers in dit wetsvoorstel niet verbeterd door een verplichte inzittendenverzekering, maar door op de bezitter c.q. houder van een motorrijtuig een risicoaansprakelijkheid te leggen voor de schade van passagiers in zijn motorrijtuig. Door deze bescherming wordt bereikt dat passagiers te allen tijde hun schade vergoed krijgen, dus ook in situaties waarin niet te bewijzen valt wie schuldig is aan het ongeval of bij ongevallen waarbij geen schuldige valt aan te wijzen.

Er is in dit wetsvoorstel niet voor gekozen bestuurders een betere bescherming te bieden, en wel omdat de bestuurder in vele gevallen als bezitter of houder van het motorrijtuig een inzittendenverzekering kan sluiten die de door hem geleden personenschade dekt. Bestuurders wordt daarom zelf de keus gelaten of zij zich daarvoor willen verzekeren.

Een uitzondering wordt evenwel gemaakt voor de werknemer die uit hoofde van zijn arbeidsverhouding een motorrijtuig van zijn werkgever bestuurt. Deze is niet de bezitter of houder van het motorrijtuig en verkeert daarom doorgaans niet in de positie dat hij door middel van een inzittendenverzekering zijn personenschade kan verzekeren. Daarom wordt op de werkgever een risicoaansprakelijkheid gelegd voor de schade die een werknemer in dat geval bij een verkeersongeval oploopt.

Voor beantwoording van de vraag tot welke extra premiestijging een risicoaansprakelijkheid ten behoeve van alle verkeersdeelnemers zou leiden, is het noodzakelijk eerst enige cijfers met betrekking tot de WA-(letsel) schadelast te geven.

Deze cijfers, afkomstig van het Centrum voor Verzekeringsstatistiek van het Verbond van Verzekeraars, zijn de prognoses voor het jaar 1997. In dat jaar bedraagt naar verwachting de totale WA-schadelast 2730 miljoen gulden. De WA-schadelast bestaat voor 50 tot 60% uit letselschade, derhalve in 1997 ca. 1500 miljoen gulden. Hiervan is ca. 40% regresschade en ca. 60% schade die aan slachtoffers wordt uitgekeerd (resp. ca. 600 en 900 miljoen gulden). Bij het in het wetsvoorstel neergelegde stelsel, waarbij ongemotoriseerden, passagiers en werknemers/bestuurders als slachtoffer vrijwel altijd hun schade volledig vergoed krijgen, zijn volgens een onderzoek van het Centrum voor Verzekeringsstatistiek de premieconsequenties als volgt. De WA-letselschadelast zal met 370 miljoen gulden stijgen tot 1870 miljoen gulden. De totale WA-schadelast zal daarmee stijgen van 2730 tot 3100 miljoen gulden.

Dit zou overeenkomen met een premiestijging van gemiddeld ca. 14%. Dit gevoegd bij de premiestijging van tussen de 9 en 17% die het gevolg is van de uitbreiding van de regresrechten, komt men tot een totale stijging van 23 tot 31%. Deze stijging acht ik aanvaardbaar, en zal er – zo verwacht ik – niet toe leiden dat automobilisten zich in groten getale niet zullen verzekeren.

De consequenties voor de premies waarbij alle verkeersdeelnemers – dus ook bestuurders – hun schade vergoed krijgen, zijn als volgt. Een dergelijk stelsel zal volgens schattingen leiden tot een stijging van de WA-letselschadelast van 60% bij bevroren regres. Met dit laatste wordt bedoeld dat het totale volume aan regres op hetzelfde niveau blijft, te weten 600 miljoen gulden. Een en ander zou neerkomen op een premiestijging van 35%. Dit gevoegd bij de premiestijging van tussen de 9 en 17% als gevolg van de uitbreiding van de regresrechten, zou dit tot een totale premiestijging van 44% tot 52% leiden.

2

Ligt het alsdan bereikte premieniveau boven het niveau in het buitenland?

Allereerst zou ik willen opmerken dat de hierboven gegeven percentages telkens gemiddelde percentages zijn. De genoemde premiestijgingen zullen variëren al naar gelang het type motorrijtuig (motorfiets, personenauto, vrachtauto) en al naar gelang een motorrijtuig voor privé-doeleinden of zakelijke doeleinden gebruikt wordt. Ik zal voor beantwoording van deze vraag evenwel uitgaan van een gemiddelde personenauto die voor privé-doeleinden wordt gebruikt. De cijfers zijn afkomstig van het Bureau Européen des Unions de Consommateurs.

In onderstaande tabel is uitgegaan van de gemiddelde premie (in ECU) die moet worden betaald door een bestuurder voor een VW Golf 1.4 CL. Genomen is de gemiddelde premie die moet worden betaald door aan het ene uiterste een jonge automobilist die in een grote stad woont en andere uiterste een ervaren chauffeur die op het platteland woonachtig is.

Land	Gemiddelde premie in ECU
Portugal	245
Spanje	300
Nederland	322
Italië	452
België	488
VK	551
Frankrijk	652
Duitsland	799

Indien derhalve in een stelsel waarbij alle verkeersdeelnemers hun schade vergoed krijgen, de premie in Nederland met gemiddeld 48% stijgt, zou in bovenstaande tabel de in Nederland te betalen premie uitkomen op 477 ECU.

3

Op grond van welke gegevens kan worden verwacht dat een dergelijk niveau tot meer handhavingsproblemen ten aanzien van de verzekeringsplicht leidt dan het niveau dat na invoering van het voorgestelde beperkte stelsel zou worden bereikt?

Gegevens daarover zijn niet voorhanden. Desalniettemin is bekend dat in gebieden met een grote verkeersdichtheid in Noord-Amerika waarbij een stelsel is ingevoerd waarbij alle verkeersslachtoffers schadeloos worden gesteld, de premies zo hoog zijn dat soms meer dan de helft van de motorrijtuigenbezitters onverzekerd rondrijdt.

Het Waarborgfonds Motorverkeer schatte een aantal jaren geleden het aantal niet verzekerde motorrijtuigen op 130 000 á 150 000. Er zijn enige aanwijzingen om aan te nemen dat dit aantal sedert de inwerkingtreding op 1 januari 1994 van de nieuwe Wegenverkeerswet licht daalt. Deze wet maakt het de Dienst wegverkeer mogelijk onverzekerde gekentekende motorrijtuigen op te sporen door het kentekenregister te vergelijken met het Centraal Register WAM, waarin alle verzekeringspolissen worden vastgelegd. Dit heeft er waarschijnlijk toe bijgedragen dat bij het Waarborgfonds Motorverkeer het aantal ingediende claims wegens schade veroorzaakt door onverzekerde motorrijtuigen in 1995 is gedaald met 3,8%, en in 1996 met 5,5%. De handhaving lijkt dus te worden bevorderd doordat het eenvoudiger is geworden overtredingen te constateren. Toch resteert nog altijd een aanzienlijk aantal niet verzekerde motorrijtuigen. In geval van een omvangrijke premiestijging als gevolg van de invoering van een stelsel waarin alle verkeersdeelnemers schadeloos worden gesteld, is het aannemelijk dat dit aantal zal stijgen. Dit leidt dan tot handhavingsproblemen en een extra belasting van het opsporingsapparaat.

4

Wat wordt verstaan onder «opzet of bewuste roekeloosheid»? Kan de Minister hiervan voorbeelden geven?

De termen «opzet of bewuste roekeloosheid» treft men in het aansprakelijkheidsrecht veelvuldiger aan (zie bijv. de artt. 6:170 lid 3 en 7: 658 en 661 BW) , en ook de Hoge Raad heeft deze terminologie gebruikt in het Schuitema-arrest (HR 16 oktober 1992, NJ 1993, 264)

Onder opzet wordt niet alleen verstaan het willens en wetens handelen met het oogmerk om de schade te veroorzaken, maar ook het geval dat het slachtoffer weet dat de schade het zekere of noodzakelijke gevolg is van zijn handelen (zekerheids- en noodzakelijkheidsbewustzijn), of de situatie waarin iemand zich bewust is van de aanmerkelijke kans dat hij door zijn gedraging schade zal oplopen en dit waarschijnlijke gevolg accepteert (voorwaardelijke opzet of opzet als waarschijnlijkheidsbewustzijn). Bij dit laatste valt bijvoorbeeld te denken aan een fietser die wetende dat zijn gedraging waarschijnlijk tot een ongeval zal leiden bewust op een snelweg in tegengestelde richting tegen de verkeersstroom in fietst. Onder bewuste roekeloosheid wordt de situatie verstaan waarin iemand zich bewust is van de aanmerkelijke kans dat zijn gedraging tot schade zal leiden, maar denkt dat dit gevolg zal uitblijven. Dit in tegenstelling tot voorwaardelijke opzet, waar het slachtoffer het ontstaan van schade bij voorbaat voor lief neemt. Bij bewuste roekeloosheid kan men bijvoorbeeld denken aan een situatie waarin een fietser in de spits zonder uit te kijken bewust door rood stoplicht rijdt en een drukke verkeersweg oversteekt. Overigens is de grens tussen opzet en bewuste roekeloosheid hier niet van belang, omdat in beide gevallen het slachtoffer geen aanspraak op schadevergoeding kan maken; afgezien van opzet als oogmerk gaat het steeds om gevallen waarin de betrokkene zich bewust is van de zekerheid of aanmerkelijke kans dat zijn handelen tot schade zal leiden.

Het zal duidelijk zijn dat het niet mogelijk is om bij concrete gedragingen aan te geven of er sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid. Of een bepaalde gedraging opzet of bewuste roekeloosheid meebrengt, zal immers afhangen van de omstandigheden, waarbij in het bijzonder een rol speelt of een gedraging een ernstig gevaar met zich meebrengt en of het slachtoffer zich bewust is geweest van dat gevaar. Daarom kan van bijvoorbeeld het door rood stoplicht rijden in zijn algemeenheid niet worden gezegd dat dit onder opzet of bewuste roekeloosheid valt. Immers, dit roept niet onder alle omstandigheden een even groot gevaar

in het leven, terwijl voorts voor de mate van verwijtbaarheid van belang is of het slachtoffer zich van het mogelijke grote gevaar bewust is.

5

Bestaat er verschil tussen «opzet of bewuste roekeloosheid» die leidt tot het aannemen van overmacht en «opzet of bewuste roekeloosheid» die leidt tot een eigen schuld-weging?

Vooraf het volgende. In de aan de Raad van State aangeboden regeling is het eigen schuld-verweer bijna afgeschaft.

Lichtere graden van schuld dan opzet of bewuste roekeloosheid kunnen het slachtoffer niet worden tegengeworpen en leiden niet tot een vermindering van de vergoedingsplicht. Indien evenwel het ongeval het gevolg is van opzet of bewuste roekeloosheid van het slachtoffer, wordt hem ieder recht op schadevergoeding onthouden. Opzet of bewuste roekeloosheid leidt derhalve nimmer tot een eigen schuldweging (vgl. HR 20 september 1996, NJ 1997, 198).

Kenmerkend voor de begrippen «opzet of bewuste roekeloosheid» is derhalve dat deze in het onderhavige geval betrekking hebben op de gedragingen van het slachtoffer. «Overmacht» in de zin van artikel 185 WVV ziet evenwel op de gedragingen van de bestuurder van het motorrijtuig. In de jurisprudentie wordt dit begrip eng uitgelegd. Een beroep op overmacht slaagt alleen indien de bestuurder geen enkel verwijt valt te maken ter zake van de wijze waarop hij aan het verkeer heeft deelgenomen. Eventuele fouten door andere weggebruikers begaan – daaronder begrepen die van het slachtoffer zelf – zijn hierbij alleen van belang indien zij voor de bestuurder zo onwaarschijnlijk waren, dat deze bij het bepalen van zijn verkeersgedrag hiermee naar redelijkheid geen rekening behoefde te houden. Het kan derhalve zo zijn dat een opzettelijk of bewust roekeloze gedraging van het slachtoffer voor de bestuurder zo onwaarschijnlijk was dat deze hiermee geen rekening behoefde te houden, maar noodzakelijk is dat niet. Men denke bijvoorbeeld aan een voetganger die zich willens en wetens voor een auto wil werpen, maar waarbij de bestuurder dit tijdig ziet aankomen en het nog in de hand heeft de voetganger te ontwijken. Doet hij dat niet, dan kan hij zich niet op overmacht beroepen, terwijl aan de andere kant het slachtoffer wel opzet kan worden verweten. Omdat derhalve de begrippen «opzet en bewuste roekeloosheid» en «overmacht» zien op de gedragingen van verschillende personen, kan men in zijn algemeenheid niet zeggen in welke gevallen opzet of bewuste roekeloosheid leidt tot het aannemen van overmacht.

6

Blijft voor zaakschade van het ongemotoriseerde verkeersslachtoffer de 100%- respectievelijk 50%-regel gelden?

Het wetsvoorstel gaat uit van het volgende stelsel.

Indien een gelaedeerde zowel personenschade als zaakschade lijdt, geldt voor deze laatste schade een risicoaansprakelijkheid. Indien deze vormen van schade zich in combinatie voordoen, komt het de eenvoud en hanteerbaarheid van het systeem ten goede indien beide vormen van schade volgens dezelfde regels worden afgewikkeld. Dit argument van de eenvoud van de schadeafwikkeling gaat echter niet op indien de ongemotoriseerde alleen zaakschade heeft geleden. Daarom is er in het wetsvoorstel voor gekozen om in het geval door een ongemotoriseerde alleen zaakschade wordt geleden de status quo te handhaven. Mede voor deze situatie is daarom een bepaling opgenomen die inhoudelijk overeenkomt met artikel 185 WVV.

Overigens zou ik willen opmerken dat naar geldend recht niet vaststaat of voor zaakschade van het ongemotoriseerde verkeersslachtoffer die onder het regime van artikel 185 WVV valt, de 100%- respectievelijk

50%-regel geldt. De arresten van de Hoge Raad waarin deze regels zijn geformuleerd hebben telkens betrekking op personenschade.

7

Waarom moet in afwijking van het huidige stelsel (art. 185 WVV 1994 en art. 6:162 BW) in een nieuw stelsel van verkeersaansprakelijkheid een beroep op onrechtmatige daad worden uitgesloten?

Het is niet de bedoeling dat dit in het nieuwe stelsel gebeurt. Sterker, omdat de nieuwe risicoaansprakelijkheden worden opgenomen in artikel 6:197 BW, is het juist van belang dat een beroep op onrechtmatige daad mogelijk blijft. Aldus kunnen particuliere en sociale verzekeraars die de schade aan het slachtoffer hebben uitgekeerd verhaal nemen krachtens de algemene regels betreffende onrechtmatige daad.

8

Is het doen vervallen van art. 185 WVV 1994 en het opnemen van de daarvoor in de plaats komende nieuwe risicoaansprakelijkheidsgrond in de Tijdelijke Regeling Verhaalsrechten niet in strijd met de strekking van deze regeling, namelijk dat de status quo voor de regresnemers moet worden gehandhaafd? Gedacht moet worden aan de gunstige bewijspositie die art. 185 WVV 1994 ook aan regresnemers biedt en aan het feit dat zonder art. 185 WVV 1994 uitsluitend de bestuurder aansprakelijk kan worden gesteld op grond van art 6:162 en niet de eigenaar/houder.

In genoemd wetsvoorstel vervalt inderdaad artikel 185 WVV 1994, omdat het wetsvoorstel dit regime door een nieuw regime vervangt. Omdat – als gezegd – de nieuwe risicoaansprakelijkheden in artikel 6:197 BW worden opgenomen, heeft dit tot gevolg dat ter zake van de verhaalsrechten de algemene regels betreffende onrechtmatige daad van toepassing zijn. Er is in het wetsvoorstel van afgezien speciaal met het oog op regresnemende instanties artikel 185 WVV 1994 in stand te laten. Ik acht dit niet in strijd met de strekking van de Tijdelijke Regeling Verhaalsrechten, namelijk het handhaven van de status quo voor de regresnemer. Dit ten eerste omdat de handhaving van de status quo betrekking had op het feit dat regresnemende instanties geen beroep kunnen doen op een aantal met het nieuw BW ingevoerde aansprakelijkheidsgronden, zodat op de aansprakelijke persoon c.q. zijn aansprakelijkheidsverzekering geen zwaardere last wordt gelegd dan met het oog op de bescherming van slachtoffers nodig is. Het was vooral de handhaving van deze status quo die voorop stond. In die zin is het vervallen van artikel 185 WVV 1994 daarmee niet in strijd. Ten tweede is door de uitbreiding van de regresrechten naar de daarvoor in aanmerking komende volksverzekeringen van handhaving van de status quo al in het geheel geen sprake meer. Hierdoor hebben regresnemende instanties meer mogelijkheden gekregen om regres te nemen, hetgeen uiteraard op de aansprakelijke persoon toch een zwaardere last heeft gelegd. Het streven naar handhaving van de status quo is daardoor reeds in belangrijke mate doorkruist.

Overigens zou ik nog willen vermelden dat er een tendens is waarbij tussen regresnemende instanties en verzekeraars het regres collectief of genormeerd wordt afgehandeld. Reeds in het kader van de Algemene nabestaandenwet is tussen het Verbond van Verzekeraars en de Sociale Verzekeringsbank een convenant gesloten waarbij het regres collectief wordt afgewikkeld. Ook is er een convenant tot stand gekomen tussen het Verbond van Verzekeraars en Tica, waarbij claims die gebaseerd zijn op de Ziektewet genormeerd worden afgehandeld. Het voordeel van een dergelijke afwikkeling is dat deze voor alle partijen kostenbesparend werkt. De discussies worden immers niet meer op dossierniveau gevoerd (collectivering) of, indien wel, genormeerd afgehandeld. Hierdoor wordt

ook de grondslag van de aansprakelijkheidsgrond op basis waarvan regres kan worden genomen steeds minder van belang, immers individuele regresprocedures zullen bij een dergelijke afwikkeling niet meer plaatsvinden.

9

Wordt door het opnemen van een risicoaansprakelijkheid inzake de verkeersaansprakelijkheid in de Tijdelijke Regeling Verhaalsrechten niet een onderscheid gesuggereerd dat in het verkeersrecht niet goed meer te maken is? Schuld- en risicoaansprakelijkheid lopen met name in het verkeersrecht steeds meer door elkaar heen.

Ik stel voorop dat, zoals ook blijkt uit het antwoord op vraag 10, door de interpretatie van het begrip «overmacht» het verschil tussen schuld-aansprakelijkheid en risicoaansprakelijkheid op het gebied van de verkeersaansprakelijkheid minder groot is dan op het eerste gezicht lijkt. Dit neemt niet weg dat een onderscheid valt te maken. De in het wetsvoorstel voorgestelde risicoaansprakelijkheden zijn specifieke slachtofferbeschermende aansprakelijkheden. Zij trachten te voorkomen dat bepaalde slachtoffers van het gemotoriseerde verkeer hun schade persoonlijk zouden moeten dragen. Indien evenwel deze schade ten laste van een verzekeraar is gekomen, is hiervan geen sprake en is er minder reden op de deelnemers aan het gemotoriseerde verkeer een aansprakelijkheid te leggen waarbij van geen belang is of de bestuurder een verwijt treft ter zake van het ongeval en waarbij derhalve diens verkeersgedrag irrelevant is. Reeds dit maakt duidelijk dat een onderscheid tussen schuld en risico in het verkeersrecht wel degelijk te maken is.

Voor opneming in artikel 6:197 BW pleit verder het feit dat in de voorgestelde risicoaansprakelijkheden eigen schuld – behoudens opzet of bewuste roekeloosheid – aan het slachtoffer niet kan worden tegengeworpen. Dit ook om te voorkomen dat slachtoffers anders een deel van hun schade toch persoonlijk zouden moeten dragen. Indien evenwel diens door eigen toedoen opgelopen schade ten laste van een verzekeraar is gekomen, is er geen reden meer ook deze schade op de deelnemers van het gemotoriseerde verkeer af te wentelen.

10

Wanneer de regresnemers weer uitsluitend hun vordering kunnen baseren op artikel 6:162 BW, blijven de «risico-achtige» criteria zoals bijvoorbeeld aangenomen in het arrest Puts/Ceha alsdan voor de regresnemers gelden?

In het arrest Puts/Ceha (HR 15 januari 1993, NJ 1993, 568) ging het om een ongeval tussen een gemotoriseerde en ongemotoriseerde waarbij de ter zake ingestelde vordering niet was gebaseerd op artikel 31 WVV (oud), maar op de algemene regels van onrechtmatige daad. De Hoge Raad besliste dat de bestuurder van het motorrijtuig aansprakelijk is voor de schade van een ongemotoriseerde indien hem ter zake van de wijze waarop hij aan het verkeer heeft deelgenomen voor zover voor de veroorzaking van de aanrijding van belang, rechtens enig verwijt kan worden gemaakt. Aldus is de bestuurder ook aansprakelijk indien het slachtoffer zelf een fout heeft gemaakt maar deze fout voor de bestuurder niet zo onwaarschijnlijk was dat hij bij het bepalen van zijn verkeersgedrag daarmee naar redelijkheid geen rekening behoefde te houden.

Overigens is het wel aan het slachtoffer om dit te bewijzen.

Deze scherpe invulling van de zorgvuldigheidsnorm betekent derhalve dat het voor de aansprakelijkheid van een bestuurder die tevens bezitter/houder is, praktisch niet uitmaakt of een vordering wordt gebaseerd op artikel 185 WVV, danwel op de algemene regels van onrechtmatige daad. Ik acht het niet waarschijnlijk dat door het vervallen van artikel 185 WVV

de mate van zorgvuldigheid die bestuurders in acht moeten nemen zal veranderen. Ook bij regresacties verwacht ik dat deze van bestuurders te verwachten zorgvuldigheid de norm zal zijn die bepaalt of zij aansprakelijk zijn. Immers uit HR 22 mei 1992, NJ 1992, 527 (ABP/Winterthur) volgt dat ook thans wordt voor wat betreft de eisen die aan het verkeersgedrag van de bestuurder worden gesteld geen onderscheid wordt gemaakt tussen een regresvordering en een vordering van het slachtoffer zelf.

11

Kan uit het opnemen van de nieuwe risicoaansprakelijkheid in de Tijdelijke Regeling Verhaalsrechten worden afgeleid dat niet wordt besloten tot afschaffing van deze regeling, ondanks het aanvankelijke tijdelijke karakter van deze regeling en de kritiek die deze regeling in de literatuur ontmoet?

Uit het opnemen van de nieuwe risicoaansprakelijkheden in artikel 6:197 BW kan op zichzelf niet worden afgeleid dat niet wordt besloten tot afschaffing van deze regeling. Tot opname is besloten op grond van dezelfde argumenten als die die tot de totstandkoming van deze regeling hebben geleid. Ook de opname van de nieuwe risicoaansprakelijkheden staat met andere woorden aan een meer definitieve oplossing van de problematiek van de regresrechten in de toekomst niet in de weg. Bij de totstandkoming van de Tijdelijke regeling verhaalsrechten is aangegeven dat een definitieve oplossing mogelijk is indien duidelijkheid bestaat over de gevolgen van het nieuwe aansprakelijkheidsrecht in verband met het na de invoering daarvan bestaande stelsel ter zake van door sociale verzekeraars te betalen uitkeringen waarvoor regres kan worden genomen. Ook werd aangegeven dat eerst ervaring moest worden opgedaan met het nieuwe aansprakelijkheidsrecht. Nu op dit moment het bestaande stelsel van sociale verzekeringen ingrijpend wordt gewijzigd, lijkt de tijd nog niet rijp voor een definitieve oplossing.

12

Is de verwachte stijging van de premielast die het gevolg zou zijn van het niet opnemen van de nieuwe risicoaansprakelijkheid in de Tijdelijke Regeling Verhaalsrechten ten opzichte van de huidige situatie zo groot dat dit het opnemen van de risicoaansprakelijkheid in de Tijdelijke Regeling Verhaalsrechten rechtvaardigt? Dit afgewogen tegen het feit dat het opnemen in de Tijdelijke Regeling Verhaalsrechten leidt tot een verslechtering van de positie van de regresnemer en overigens ook in dogmatisch opzicht verwarrend is, omdat het onderscheid tussen schuld en risico met name in het verkeer zeer vaag is.

Allereerst zou ik willen opmerken dat het opnemen van de nieuwe risicoaansprakelijkheden in artikel 6:197 BW naar mijn idee nauwelijks van invloed is op de huidige positie van regresnemers. Zie in dit verband met name de beantwoording van vraag 10 en de huidige praktijk waarbij regresnemende verzekeraars niet profiteren van de door de rechtspraak gecreëerde slachtofferbeschermende regels (de zgn. 50%- en 100%-regel).

Exacte gegevens waaruit de te verwachten stijging van de premielast bij niet-opname in artikel 6:197 BW kunnen worden afgeleid, ontbreken mij. Hooguit kan de volgende voorzichtige prognose worden gegeven. Zoals bij de beantwoording van vraag 1 is aangegeven, zal met het wetsvoorstel de WA-letselschadelast met 370 miljoen gulden stijgen tot 1870 miljoen gulden.

Bij een onbeperkte doorwerking van de verruimde aansprakelijkheid in de regresrechten zal de WA-letselschadelast naar zeer grove schatting met nog eens 110 miljoen gulden stijgen tot 1980 miljoen gulden. De totale WA-schadelast zal daarmee stijgen van 2730 tot 3210 miljoen gulden. Dit zou overeenkomen met een premiestijging van gemiddeld ca. 18%. Dit

gevoegd bij de premiestijging van tussen de 9 en 17% die het gevolg is van de uitbreiding van de regresrechten naar de volksverzekeringen, komt men tot een totale stijging van 27 tot 34%.

13

Welke risicoaansprakelijkheid wordt in het antwoord van de Minister op de vragen 7.1 en 7.3 bedoeld? Gaat het hier om de risicoaansprakelijkheid zowel voor gemotoriseerden als voor ongemotoriseerden of voor de thans voorgestelde uitgekilde risicoaansprakelijkheid uitsluitend ten behoeve van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers?

Het gaat bij deze beantwoording om de risicoaansprakelijkheid zowel voor gemotoriseerden als voor ongemotoriseerden.

14

Zijn de cijfers over de schadelast en de verwachte stijgingen van de premies afkomstig uit onafhankelijke bron?

De cijfers over de schadelast en de verwachte stijging van de premies zijn afkomstig van het Centrum voor Verzekeringsstatistiek van het Verbond van Verzekeraars. Het Centrum voor Verzekeringsstatistiek heeft zijn prognoses gebaseerd op basis van onder meer bij Centraal Beheer bestaande gegevens over de verdeling van de schadelast per categorie verkeersdeelnemer.

15

Welke wettelijke maatregelen is de Minister voornemens te nemen ter bespoediging van de schadeafwikkeling? Te denken valt hierbij aan een regeling in de trant van de Franse Loi Badinter, zoals ook in de Notitie Verkeersaansprakelijkheid wordt gesuggereerd.

Zoals ik bij de beantwoording van vraag 6.3 van de door de vaste commissie voor Justitie gestelde vragen over de notitie verkeersaansprakelijkheid (nr. 6) heb aangegeven, lijkt mij een wettelijk ingrijpen op dit punt niet nodig. Men moet zich hierbij realiseren dat aan een spoedige schadeafwikkeling veelal factoren in de weg staan die 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. Wel kan een deel van de problemen worden opgelost door een voorschotregeling. Op basis van Bedrijfsregeling 15 van de Gedragsregels behandeling van letselschade in het verkeer, werken verzekeraars reeds thans met een voorschotregeling, die tegemoet komt aan de problemen in verband met de vaststelling van de schade-omvang.

Verzekeraars verlenen op eigen initiatief voorschotten als tegemoetkoming in reeds vastgestelde schadecomponenten. Voorwaarden zijn dat de aansprakelijkheid vast staat en er dekking op de polis is. Het in het wetsvoorstel voorgestelde stelsel leidt in minder gevallen dan thans tot discussie over de aansprakelijkheid, hetgeen meebrengt dat de voorschotregeling in meer gevallen dan thans in een vroeg stadium kan worden toegepast. Omdat deze voorschotregeling goed lijkt te functioneren is wettelijk ingrijpen op dit punt naar mijn mening niet nodig.

16

Verdiert het geen aanbeveling verzekeraars te verplichten gelaedeerden erop te wijzen dat zij een (medisch) onderzoek kunnen laten uitvoeren en verzekeraars te verplichten de kosten daarvan te betalen, ook als de aansprakelijkheid nog niet vaststaat?

Ik voel er weinig voor de verzekeraars te verplichten de kosten van een (medische) expertise te betalen als er geen aansprakelijkheid bestaat. Dit zou een inbreuk betekenen op artikel 96 lid 2 onder b van Boek 6 BW en de daaraan ten grondslag liggende gedachte dat dergelijke kosten alleen door een ander moeten worden gedragen als deze kosten, voor zover deze redelijk zijn, gemaakt worden naar aanleiding van een gedraging waarvoor deze andere aansprakelijk is. Omdat overigens met het in het wetsvoorstel voorgestelde stelsel meer dan thans aansprakelijkheid bestaat, zullen kosten van (medische) expertise ook meer dan thans door de verzekeraar moeten worden betaald.

Ook voel ik er weinig voor de verzekeraars te verplichten gelaedeerden erop te wijzen dat zij een (medisch) onderzoek kunnen laten uitvoeren. Bij een meer omvangrijke schade zal een gelaedeerde al snel rechtsbijstand inroepen die de gelaedeerde daarop zal wijzen. Voorts moet men bedenken dat na een ongeval waarvoor met enige waarschijnlijkheid aansprakelijkheid kan worden aangenomen een verzekeraar zelf bij een meer omvangrijke schade een dergelijk (medisch) onderzoek zal willen laten uitvoeren.