

Vergaderjaar 1997–1998

25 759

Vaststelling en invoering van afdeling 8.14.1 (verkeersongevallen) van het Burgerlijk Wetboek

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave	Blz.
Algemeen	2
Korte samenvatting van de inhoud van het wetsvoorstel	2
1. Inleiding	4
2. Huidig stelsel van verkeersaansprakelijkheid	6
A. Aansprakelijkheidsgronden	6
1. Artikel 6:162 BW	6
2. Artikel 185 WvW 1994	6
B. Eigen schuld slachtoffer	8
1. Algemeen	8
2. Slachtofferbescherming in de rechtspraak	9
C. Eigen voorzieningen slachtoffer en regres	9
D. Reflexwerking	10
3. Voorstellen in het verleden en de invloed van de regresrechten	10
4. Het voorgestelde stelsel van verkeersaansprakelijkheid	12
5. Consequenties voor de verzekeringspremies	14
6. Advies Raad voor de Verkeersveiligheid «Schuld en boete»	15
7. Ongemotoriseerde verkeersdeelnemers	16
8. Bestuurders en passagiers	18
9. Werknemers	20
10. Verhouding tot de aansprakelijkheid uit vervoerovereenkomst	23
11. Gebrekkige motorrijtuigen	25
12. Zaakschade	25
13. Afwikkeling van schade	28
14. «Reflexwerking»	28
15. Doorwerking van de verruimde aansprakelijkheid in de regresrechten	30
16. Overgangsrecht en inwerkingtreding	31
17. Bedrijfseffectentoets	31
18. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid	35
19. Overleg met de praktijk	36
Artikelgewijze toelichting	37

Algemeen

Korte samenvatting van de inhoud van het wetsvoorstel

Dit wetsvoorstel beoogt een nieuw wettelijk stelsel van verkeersaansprakelijkheid te introduceren, dat voorziet in een bescherming van die verkeersslachtoffers voor wie de behoefte daaraan het sterkst gevoeld wordt. Het voorstel heeft met name betrekking op de schade door dood of letsel opgelopen bij een verkeersongeval door ongemotoriseerde verkeersdeelnemers, passagiers en werknemers die voor hun werk een motorrijtuig besturen.

Voor een belangrijk deel houdt dit wetsvoorstel – zoals hieronder nog nader wordt uiteengezet – een codificatie in van jurisprudentie van de Hoge Raad. Dat vooropgesteld houdt dit wetsvoorstel allereerst in dat bij een ongeval met een motorrijtuig een risicoaansprakelijkheid wordt 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. Lichtere graden van schuld dan opzet of bewuste roekeloosheid van het slachtoffer kunnen hem derhalve niet worden tegengeworpen en leiden niet tot een vermindering van de vergoedingsplicht.

Bij het feit dat ongemotoriseerden volgens dit wetsvoorstel ook in deze situatie aanspraak kunnen maken op volledige schadevergoeding moet men allereerst bedenken dat de deelnemers aan het huidige, intensieve verkeer telkens in een kort tijdsbestek zo veel beslissingen moeten nemen om hun verkeersgedrag af te stemmen op de actuele situatie dat het onvermijdelijk is dat daarbij fouten worden gemaakt, welke fouten niet steeds (ernstig) verwijtbaar zijn. Heeft eenmaal door een foutieve beslissing een ongeval plaatsgevonden dan heeft de ongemotoriseerde volgens dit wetsvoorstel in beginsel recht op volledige schadevergoeding omdat ook een relatief kleine fout van hun kant door het arbeidsvermogen van een motorrijtuig in beweging tot ernstige gevolgen kan leiden. Anders gezegd: een fietser of voetganger die een verkeersfout maakt en daardoor in botsing komt met een andere fietser of voetganger heeft doorgaans slechts geringe schade. Komt hij daarentegen met een motorrijtuig in botsing dan zijn de gevolgen vaak vele malen ernstiger en ingrijpender. Het is daarom dat dit wetsvoorstel deze extra gevolgen niet aan de fietser of voetganger, maar aan de automobilist toerekent. Tegenover het verhoogde gevaar dat motorrijtuigen in het leven roepen is een goede bescherming van potentiële slachtoffers op haar plaats. Overigens is de door dit wetsvoorstel geboden bescherming alleen mogelijk omdat aan de kant van het motorrijtuig verplicht een aansprakelijkheidsverzekering is gesloten.

Omdat bij dit systeem de aansprakelijkheid van de automobilist bij voorbaat vaststaat, is de schuldvraag van geen belang. Dit heeft twee voordelen. Ten eerste kan hierover dus ook geen geschil bestaan, hetgeen betekent dat in geval van schade een snellere afwikkeling van de zaak valt te verwachten. Ten tweede zal met betrekking tot de schuldvraag geen beroep op de rechter worden gedaan, hetgeen waarschijnlijk tot minder civiele procedures op het gebied van de verkeersaansprakelijkheid zal leiden.

Ook de positie van passagiers wordt met dit wetsvoorstel wettelijk geregeld door op de bezitter c.q. houder van een motorrijtuig een risicoaansprakelijkheid te leggen voor de schade van passagiers in zijn motorrijtuig. Hiermee 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 waarin er geen schuldige valt aan te wijzen. Ook bij éézijdige ongevallen hebben zij altijd aanspraak op schadevergoeding. Bovendien krijgt het slachtoffer hier

direkt zijn schade vergoed, en niet pas indien uitgemaakt is wie schuldig is aan het ongeval. Ook hier wordt de aansprakelijkheid van de bezitter of houder gedekt door diens verzekering. Omdat de verzekeraar de schade van passagiers van het eigen motorrijtuig dekt heeft dit als voordeel dat deze met het oog op de preventie door acceptatiebeleid en premiestelling effectief maatregelen kan stimuleren met het oog op de veiligheid van passagiers. Te denken valt aan ABS, kooiconstructies, airbags, type gordels etc.

Een bestuurder kan naar huidig recht zijn schade alleen verhalen op een ander indien hij de schuld van deze persoon aan het ongeval kan bewijzen. Is hijzelf (geheel of gedeeltelijk) schuldig aan het ongeval, dan kan hij zijn schade niet of slechts gedeeltelijk verhalen. Er is evenwel in dit wetsvoorstel niet voor gekozen deze verkeersdeelnemers 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. Omdat passagiers doorgaans deze keus niet hebben wordt hun wel een betere wettelijke bescherming geboden.

Een werknemer die uit hoofde van zijn arbeidsverhouding een motorrijtuig bestuurt, is doorgaans niet de bezitter of houder van het motorrijtuig en heeft dus ook niet de keus door middel van een inzittendenverzekering zijn personenschade te verzekeren. Mede daarom wordt nu wettelijk vastgelegd dat de werkgever aansprakelijkheid is voor de schade die een werknemer in dat geval bij een verkeersongeval oploopt. Een werknemer heeft daarbij ook recht op schadevergoeding indien het ongeval niet aan de schuld van een ander is te wijten. Deze aansprakelijkheid moet mede worden gezien als een belangrijke aanvulling op de bescherming van de werknemer die tijdens dienstverband schade oploopt, nu artikel 7:658 BW niet van toepassing is op verkeersongevallen. Het wetsvoorstel geeft primair een regeling voor de letselschade van ongemotoriseerden, passagiers en werknemers/bestuurders. Voor zaakschade blijft in de meeste gevallen het huidige regime gelden. Hierop wordt één uitzondering gemaakt, en wel indien ongemotoriseerden en passagiers naast letselschade ook zaakschade hebben geleden. In dat geval gelden voor zaakschade dezelfde regels als voor letselschade. Beide soorten schade worden dan volgens één regime afgewikkeld, waarmee de eenvoud en hanteerbaarheid van de afwikkeling wordt gediend. Het wetsvoorstel bouwt voort op reeds bestaande jurisprudentie waarin genoemde verkeersdeelnemers reeds in belangrijke mate worden beschermd, en kan ook voor een groot gedeelte als een codificatie daarvan worden gezien. Het wetsvoorstel is dan ook mede ingegeven door de wens deze bescherming te codificeren en daar waar wenselijk verder uit te bouwen.

Voor ongemotoriseerden geldt thans de zogenaamde 100%- en 50%-regel. Deze houden in dat een ongemotoriseerde beneden de 14 jaar recht heeft op volledige schadevergoeding, tenzij de gedragingen van het slachtoffer opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid ter zake van de aanrijding opleveren. Ongemotoriseerden van 14 jaar en ouder kunnen aanspraak maken op vergoeding van ten minste 50% van hun schade, behoudens wederom bij opzet of daaraan grenzende roekeloosheid. Een vergoedingsplicht van meer dan 50% wordt aangenomen indien de gemotoriseerde causaal voor meer dan 50 percent aan het plaatsvinden van het ongeval heeft bijgedragen. Het wetsvoorstel brengt derhalve alleen verandering in de positie van ongemotoriseerden van 14 jaar en ouder, door ook deze verkeersslachtoffers volledige schadevergoeding toe te kennen. Dit evenwel niet bij opzet of bewuste roekeloosheid aan de kant van het slachtoffer.

De risicoaansprakelijkheid voor de personenschade van passagiers kan voor wat betreft de praktische resultaten ook voor een groot gedeelte

worden gezien als codificatie. Een passagier valt immers als passief verkeersdeelnemer zelden een verwijt ter zake van een ongeval te maken. Dit brengt mee dat ook onder het huidige systeem passagiers vrijwel altijd volledig schadeloos worden gesteld, omdat doorgaans ofwel de eigen bestuurder geheel of gedeeltelijk aansprakelijk is, ofwel een andere bestuurder.

De risicoaansprakelijkheid die op de werkgever wordt gelegd voor de schade van de werknemer/bestuurder kan voor zover het gaat om zaakschade ook worden gezien als codificatie van bestaande rechtspraak. In zijn arrest van 16 oktober 1992, NJ 1993, 264 heeft de Hoge Raad namelijk beslist dat de werkgever in beginsel aansprakelijk is voor beschadiging van zaken van de werknemer die krachtens zijn verplichtingen uit de arbeidsovereenkomst gebruik maakt van zijn eigen zaak. Volgens de Hoge Raad vloeit dit naar de aard van de arbeidsovereenkomst voort uit de eisen van redelijkheid en billijkheid. Volgens de Hoge Raad geldt dit in het bijzonder voor auto's, waarbij het gebruik daarvan risico's van ernstige beschadiging meebrengt. Ook al ging het in deze zaak om de aansprakelijkheid voor zaakschade van de werknemer, het ligt weinig voor de hand te veronderstellen dat naar huidig recht niet – a fortiori – hetzelfde zou gelden voor de letselschade van de werknemer. Immers, ook hier doet zich in het verkeer het risico van ernstige schade voor, terwijl bovendien dergelijke schade voor het slachtoffer aanmerkelijk ingrijpender is. Met de nodige voorzichtigheid zou dan ook kunnen worden gesteld dat de aansprakelijkheid van de werkgever voor deze schade in het wetsvoorstel als codificatie van reeds bestaande rechtspraak moet worden gezien.

1. Inleiding

De verkeersaansprakelijkheid vormt reeds gedurende een aantal decennia een onderwerp van discussie, in het bijzonder voor wat betreft de schade door dood of letsel (hierna aan te duiden als: personenschade).

Aanleiding voor deze discussie is de door velen gevoelde noodzaak van een nieuwe wettelijke regeling van de vergoeding van schade van verkeersslachtoffers. De huidige regeling wordt vrij algemeen als onbevredigend ervaren. Zij gaat in beginsel uit van een op schuld gebaseerde aansprakelijkheid overeenkomstig de gewone regels van het aansprakelijkheidsrecht, zoals neergelegd in artikel 6:162 e.v. BW, zij het ook dat ten behoeve van, kort gezegd, niet gemotoriseerde verkeersdeelnemers – voetgangers en fietsers – die een bijzondere bescherming behoeven tegen de door het gemotoriseerde verkeer in het leven geroepen risico's, een verdergaande aansprakelijkheid op grond van artikel 185 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) bestaat. Naar veler gevoelen is de door laatstgenoemde bepaling geboden bescherming evenwel nog onvoldoende.

Bij hetgeen hierna volgt verdient vooreerst aantekening dat met een op schuld gebaseerde aansprakelijkheid veelal wordt bedoeld dat voor het bestaan van aansprakelijkheid vereist is dat sprake is van onrechtmatig handelen dat aan de dader kan worden toegerekend (vgl. art. 6:162 BW); «schuld» wordt daarbij dan overeenkomstig juridisch spraakgebruik niet in de beperkte betekenis van verwijtbaarheid gebezigd, maar als een equivalent voor toerekenbaar onrechtmatig handelen. Tenzij anders wordt aangegeven, zal gemakshalve dit spraakgebruik in deze memorie worden gevolgd.

Het belangrijkste bezwaar dat in deze discussie tegen de huidige regeling wordt aangevoerd, is dat de schade niet in alle gevallen geheel wordt vergoed. Hiervoor zijn in hoofdzaak de volgende twee oorzaken aan te wijzen.

Indien men uitgaat van een op schuld gebaseerde aansprakelijkheid is voor het verkrijgen van schadevergoeding vereist dat sprake is geweest

van een gedraging die «schuld» (in bovenbedoelde zin) oplevert. Daartoe moet in de eerste plaats de toedracht van het ongeval komen vast te staan, waarbij de bewijslast rust op de eisende partij, veelal het slachtoffer. Kan de toedracht niet worden bewezen, waarbij te bedenken valt dat een ongeval zich vaak in enkele seconden voltrekt, en dat waarnemingen van getuigen niet altijd betrouwbaar zijn, dan krijgt het slachtoffer zijn schade niet vergoed. De noodzaak de schuldvraag te beantwoorden leidt er bovendien toe dat een geschil daaromtrent de schadeafwikkeling lang kan ophouden, waarbij het niet alleen behoeft te gaan over de feitelijke toedracht, maar ook bijvoorbeeld over de vraag of een bepaalde gedraging van de aansprakelijk gestelde persoon als onrechtmatig (onzorgvuldig) moet worden aangemerkt, en of deze gedraging hem kan worden verweten. Een en ander kan meebrengen dat een geschil over de schuldvraag de afwikkeling van de schade lang ophoudt, hetgeen ook leidt tot hogere kosten en een zwaardere werkbelasting van de rechterlijke macht.

Een tweede punt van kritiek is het volgende. Ook als men uitgaat van een niet op schuld gebaseerde aansprakelijkheid, maar van een aansprakelijkheid, zoals in het huidige stelsel ten aanzien van fietsers en voetgangers op grond van artikel 185 WVV 1994 geldt, wordt de schadevergoedingsplicht verminderd ingeval het slachtoffer door eigen schuld het ongeval mede heeft veroorzaakt. Mede omdat de schuld van de een niet steeds los kan worden gezien van de schuld van de ander, bestaat aldus het gevaar dat de discussie over de schuldvraag langs een achterdeur weer wordt binnengehaald, met de hiervoor beschreven ongewenste gevolgen daarvan. Er bestaan dan ook goede gronden de mogelijkheid van een beroep op eigen schuld te beperken.¹

Een belangrijk gevolg van het bovenstaande is dat een deel van de door slachtoffers geleden personenschade onvergoed blijft. Dit betreft schade waarvoor een ander niet aansprakelijk is en die ook niet uit «eigen bron» wordt vergoed. Van Wassenaer van Catwijck taxeerde in 1977 dat 19% van het totaal van de in het verkeer geleden personenschade onvergoed bleef.² Uit het voorgaande volgt dat het bestaande stelsel uit een oogpunt van slachtofferbescherming – die volgens velen en ook volgens mij het belangrijkste uitgangspunt van het aansprakelijkheidsrecht op dit terrein behoort te zijn – tekortschiet, en dat voormeld uitgangspunt meebrengt dat in een nieuw stelsel ernaar gestreefd moet worden dat verkeersslachtoffers zo veel mogelijk volledig schadeloos worden gesteld.

Ondanks deze kritiek is het tot nu tot niet goed mogelijk gebleken een nieuwe wettelijke regeling van de vergoeding van schade van verkeersslachtoffers in het leven te roepen. Zoals hieronder nog zal worden toegelicht is het punt van de regresrechten hierbij van groot belang. Lange tijd is in discussie geweest of de regresrechten van met name sociale verzekeraars zouden moeten worden beperkt of in stand zouden moeten blijven, dan wel juist zouden moeten worden uitgebreid. Nu deze vraag definitief lijkt te zijn beantwoord, is thans de tijd rijp om met een nieuwe wettelijke regeling te komen. Alvorens hierop verder in te gaan zal allereerst het huidige stelsel van verkeersaansprakelijkheid worden geschetst. Aan de hand daarvan kan beargumenteerd worden voor welke verkeersslachtoffers in het nieuwe stelsel een betere bescherming het meest aangewezen is. Vervolgens wil ik kort aandacht besteden aan de in het verleden ondernomen pogingen om te komen tot een stelsel van aansprakelijkheid dat meer recht zou doen aan het uitgangspunt van slachtofferbescherming, mede om aan de hand daarvan het verband te belichten tussen de inhoud van de regeling van de schadevergoeding voor verkeersslachtoffers en de omvang van de regresrechten.

¹ Zie HR 1 juni 1990, NJ 1991, 720 (Ingrid Kolkman) en HR 28 februari 1992, NJ 1993, 566 (IZA-Vrerink).

² Verkeersverzekering, oratie VU, p. 8.

2. Huidig stelsel van verkeersaansprakelijkheid

A. Aansprakelijkheidsgronden

1. Artikel 6:162 BW

Naar huidig recht wordt de aansprakelijkheid voor verkeersongevallen in beginsel beheerst door de regeling betreffende de onrechtmatige daad (art. 6:162 e.v. BW), met dien verstande dat voor bepaalde gevallen – grof gezegd door een motorrijtuig aan ongemotoriseerde verkeersdeelnemers en aan wegmeubilair toegebrachte schade – tevens een beroep kan worden gedaan op het hierna nog te bespreken artikel 185 WVV 1994. Een en ander betekent dat bij ongevallen tussen twee motorrijtuigen, maar ook bij ongevallen tussen bijvoorbeeld twee fietsers of een fietser en een voetganger de aansprakelijkheid – in totaal in 70% van alle gevallen – uitsluitend kan worden gebaseerd op de bepalingen betreffende onrechtmatige daad. Dit houdt in dat het slachtoffer van een dergelijk verkeersongeval in beginsel zijn schade slechts kan verhalen op een tegenpartij, van wie bewezen is dat hij schuld heeft aan het ongeval. In vele gevallen zal het dan gaan om de vraag of een bestuurder van een bij het ongeval betrokken motorrijtuig aansprakelijk is, maar (mede-)aansprakelijkheid van een of meer anderen is niet uitgesloten, waarbij bijvoorbeeld kan worden gedacht aan een andere weggebruiker en de wegbeheerder. De bewijslast rust in beginsel op het slachtoffer. Van de bestuurder van een motorrijtuig wordt overigens wel een grote mate van zorgvuldigheid geëist, zodat al snel schuld wordt aangenomen.¹ Daarentegen leveren plotseling en objectief onvoorzien optredende mist en gladheid overmacht op. Hetzelfde geldt voor een ongeval dat het gevolg is van een onvoorzien gebrek van het motorrijtuig.² Het ligt het in de rede om aan te nemen dat met de inwerkingtreding van artikel 6:165 BW een geestelijke of lichamelijke tekortkoming geen beletsel meer is om een ongeval als een onrechtmatige daad aan de bestuurder toe te rekenen. Onder het vóór 1992 geldende recht was dat, in elk geval voor wat betreft de geestelijke tekortkoming, anders.³ De omstandigheid dat bij ongevallen tussen twee (of meer) motorrijtuigen de aansprakelijkheid – als gezegd – slechts kan worden gebaseerd op de regels betreffende onrechtmatige daad, brengt mee dat bestuurders en passagiers van die motorrijtuigen hierop zijn aangewezen, met alle hiervoor geschetste beperkingen en moeilijkheden van dien. Voor passagiers komt dit erop neer dat voor hun schade ofwel de eigen bestuurder, ofwel de bestuurder van een ander motorrijtuig aansprakelijk is. Uiteraard is mede-aansprakelijkheid niet uitgesloten. Bestuurders kunnen hun schade slechts verhalen op een tegenpartij. Dit echter alleen indien bewezen is dat deze schuld heeft aan het ongeval, waarbij het bovendien mogelijk is dat een bestuurder in geval van «eigen schuld» zijn schade slechts gedeeltelijk vergoed krijgt. Zowel voor passagiers als voor bestuurders geldt dat zij geen recht hebben op schadevergoeding indien de tegenpartij zich op overmacht kan beroepen. Ten slotte kan nog worden opgemerkt dat het feit dat een passagier kosteloos meerijdt niet aan aansprakelijkheid in de weg staat.⁴ Dit is evenwel anders indien iemand zich buiten medeweten van de bestuurder laat meerijden.⁵

2. Artikel 185 WVV 1994

Wanneer een voetganger of fietser het slachtoffer wordt van een ongeval met een motorrijtuig, kent artikel 185 WVV 1994 hem een bijzonder verhaalsrecht toe. Dit artikel bepaalt dat de eigenaar of houder van een motorrijtuig waarmee over een weg is gereden aansprakelijk is voor de schade die door een verkeersongeval waarbij het motorrijtuig betrokken is, is toegebracht aan niet door dat motorrijtuig of enig ander motorrijtuig

¹ Vgl. HR 11 november 1983, NJ 1984, 331 (overstekende ree).

² HR 7 april 1967, NJ 1967, 282 (Motorkap Daf).

³ HR 9 december 1960, NJ 1963, 1; vgl. HR 18 oktober 1985, NJ 1986, 226. Anders Hof Amsterdam 27 mei 1977, NJ 1978, 9.

⁴ Vgl. HR 3 december 1971, NJ 1972, 144.

⁵ HR 27 januari 1984, NJ 1984, 536 (Verste-keling).

vervoerde personen of zaken. Voor wat betreft verkeersdeelnemers worden alleen fietsers, voetgangers en andere niet-gemotoriseerden beschermd door artikel 185 WVV 1994. Bovendien moet het gaan om een ongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is. Het gaat daarbij om 30% van het aantal verkeersslachtoffers.

Artikel 185 WVV 1994 heeft behalve op personenschade ook op zaakschade betrekking, waarbij valt te denken aan de door een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer meegevoerde of vervoerde zaken, alsmede aan andere door een verkeersongeval beschadigde zaken, als wegmeubilair, woningen en dergelijke. Bij deze schade wordt de verschuldigde vergoeding ingevolge het derde lid echter beperkt tot de waarde van het motorrijtuig, met dien verstande dat deze beperking niet lager gaat dan f 500. Deze schadevergoeding wordt evenwel niet beperkt indien een fout wordt aangetoond van de eigenaar of houder of van iemand voor wie deze aansprakelijk is.

Van belang is dat artikel 185 geen toepassing vindt bij een botsing tussen twee motorrijtuigen in beweging en ook niet van toepassing is op schade toegebracht aan loslopende dieren. De eventuele aansprakelijkheid van de automobilist dient in dat geval beoordeeld te worden aan de hand van artikel 6:162 BW. De aansprakelijkheid rust dan evenwel op de bestuurder, en – indien een ander – niet op de eigenaar of houder.

Artikel 185 WVV 1994 heeft voornamelijk de strekking ongemotoriseerde verkeersslachtoffers extra bescherming te bieden tegen de gevaren van het gemotoriseerde verkeer. De werkings sfeer van deze bepaling is echter niet onbeperkt. Zo moet er ten eerste sprake zijn van een verkeersongeval. Uit de rechtspraak blijkt dat het niet noodzakelijk is dat de schade het gevolg is van een onmiddellijke aanraking en zelfs niet van een middel-lijke.¹ Verder wordt vereist dat het motorrijtuig heeft gereden. Indien een fietser tegen een geparkeerde auto botst, is deze bepaling derhalve niet van toepassing. Wel wordt het wachten voor een kruising gezien als een onderdeel van het rijden. Voorts moet dit rijden op de weg hebben plaatsgevonden. Wat onder «weg» moet worden verstaan, is gedefinieerd in artikel 1, eerste lid, onder b, WVV 1994.

De aansprakelijkheid van artikel 185 WVV 1994 rust op de eigenaar van het motorrijtuig. Is er evenwel een houder in de zin van artikel 1 WVV 1994, dan rust de aansprakelijkheid op deze persoon. Ingevolge artikel 1, derde lid, WVV 1994 wordt degene aan wie een kenteken is opgegeven als eigenaar of houder beschouwd. Aan het begrip «houder» wordt in artikel 1, eerste lid, onder n een eigen betekenis toegekend, die afwijkt van de betekenis daarvan in het goederenrecht. Zo wordt wel als houder aangemerkt hij die het motorrijtuig op grond van een overeenkomst van huurkoop onder zich heeft. Geen houder is evenwel degene aan wie een motorrijtuig is geleverd krachtens een titel die achteraf nietig blijkt te zijn. Omdat de eigendom nooit op de verkrijger is overgegaan, blijft de aansprakelijkheid van de vervreemder diens gevolge voortduren.² Ook geen eigenaar of houder is de dief, zodat deze niet op grond van artikel 185 aansprakelijk kan worden gesteld voor ongelukken met een gestolen motorrijtuig veroorzaakt.

De kanalisatie van de aansprakelijkheid naar de eigenaar of houder brengt mee dat in principe van geen belang zou zijn wie ten tijde van het verkeersongeval het motorrijtuig bestuurde. Het tweede lid van artikel 185 WVV 1994 bevat echter toch een begrenzing doordat het bepaalt dat de eigenaar of houder aansprakelijk is voor de gedragingen van degenen door wie hij het motorrijtuig doet of laat rijden. Laten rijden wordt overigens ook aangenomen indien de eigenaar of houder door zijn zorgeloosheid een ander de gelegenheid tot rijden heeft verschaft.³ Of bijvoorbeeld de aansprakelijkheid na diefstal of joyriding op de eigenaar of houder blijft rusten, moet aan de hand van dit criterium worden bepaald.

De eigenaar of houder is niet aansprakelijk indien het ongeval te wijten is

¹ HR 23 november 1939, NJ 1940, 265.

² Vgl. C. J. M. Klaassen, *Risico-aansprakelijkheid*, diss. Nijmegen 1991, Zwolle, pp. 179–180.

³ Vgl. HR 5 mei 1950, NJ 1950, 782 en HR 23 juni 1972, NJ 1973, 27.

aan overmacht. Dit begrip wordt gezien het gevaarzettende karakter van motorrijtuigen door de rechtspraak eng uitgelegd. Gesteld zou kunnen worden dat overmacht pas begint waar de risicosfeer van de eigenaar of houder eindigt. Zo levert – anders dan bij botsingen tussen motorrijtuigen onderling – een gebrek van het motorrijtuig geen overmacht op.¹ Ook kan worden aangenomen dat, nu volgens artikel 6:165 en 183 BW geestelijke en lichamelijke gebreken geen beletsel meer zijn om aansprakelijkheid aan te nemen, een zodanige tekortkoming ook geen overmacht oplevert. Onvoorzijne buitengewone gladheid kan wel overmacht opleveren.² Ook is sprake van overmacht indien het ongeval is veroorzaakt door iemand voor wie de eigenaar of houder niet aansprakelijk is. In dit geval moet het ongeval evenwel uitsluitend door die derde – doorgaans het slachtoffer – zijn veroorzaakt. Spoedig wordt aangenomen dat de bestuurder van het motorrijtuig enig verwijt kan worden gemaakt, en kan medeschuld van het slachtoffer hooguit tot beperking van de schadevergoedingsverplichting leiden.

Een beroep op overmacht zal derhalve alleen slagen indien de bestuurder geen enkel verwijt valt te maken ter zake van de wijze waarop hij aan het verkeer heeft deelgenomen.³ 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 behoeft te houden.⁴ Vooral dient een bestuurder rekening te houden met het onberekenbare en impulsieve gedrag van kinderen. Onvoorzichtig verkeersgedrag van kinderen in het verkeer is blijkens de rechtspraak niet snel onwaarschijnlijk. De bestuurder dient zijn rijgedrag voor zover mogelijk daaraan aan te passen.⁵ Recente ontwikkelingen in de rechtspraak hebben er zelfs toe geleid dat gedragingen van het slachtoffer beneden de 14 jaar in het geheel geen overmacht opleveren, tenzij er sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid van het jeugdige slachtoffer.⁶ Deze beperking gaat zo ver dat niet van belang is of de bestuurder het kind heeft waargenomen of heeft kunnen waarnemen, om aldus zijn verkeersgedrag daarop af te stemmen. Aldus is door de rechtspraak ten behoeve van kinderen in het verkeer een risicoaansprakelijkheid gecreëerd. Overigens zij opgemerkt dat de Hoge Raad onlangs heeft beslist dat in geval van een regresactie door een sociale of particuliere verzekeraar het beroep op overmacht door de automobilist wel mogelijk is, indien hij aannemelijk maakt dat hem van zijn wijze van rijden rechtens geen enkel verwijt kan worden gemaakt.⁷ Een automobilist kan een verzekeraar dan bijvoorbeeld wel tegenwerpen dat hij het kind niet heeft waargenomen en niet heeft kunnen waarnemen.

B. Eigen schuld slachtoffer

1. Algemeen

Indien een beroep op overmacht niet mogelijk is, wil dat nog niet zeggen dat de eigenaar of houder aansprakelijk is voor de gehele schade. Denkbaar is dat het slachtoffer zelf mede heeft bijgedragen aan het ontstaan of de vergroting van de schade, en derhalve, enigszins onnauwkeurig gezegd, «eigen schuld» heeft. Er is dan sprake van wederzijdse causaliteit, nu immers de gedraging van het slachtoffer die eigen schuld oplevert, mede oorzaak van de schade is. Artikel 6:101 BW – dat bij een aansprakelijkheid op grond van artikel 185 WvW 1994 evenzeer van toepassing is als bij een op onrechtmatige daad gebaseerde aansprakelijkheid – brengt dan in beginsel mee dat het slachtoffer zijn schade niet of niet geheel vergoed krijgt.

Ook bij ongevallen tussen motorrijtuigen kan in geval van eigen schuld van het slachtoffer, de verplichting tot schadevergoeding worden beperkt. Men denke bijvoorbeeld aan een bromfietser die verzuimd heeft een

¹ HR 16 april 1942, NJ 1942, 394 (Torenbout).

² HR 11 februari 1977, NJ 1977, 511.

³ Zie o.m. HR 24 december 1982, NJ 1983, 443 en HR 22 mei 1992, NJ 1992, 527.

⁴ HR 26 maart 1971, NJ 1971, 262; HR 24 januari 1986, NJ 1986, 377; HR 6 februari 1987, NJ 1988, 57; HR 22 mei 1992, NJ 1992, 527; HR 20 november 1992, NJ 1993, 137 en HR 16 februari 1996, NJ 1996, 393.

⁵ HR 23 mei 1987, NJ 1987, 482.

⁶ HR 31 mei 1991, NJ 1991, 721 (Marbeth van Uitregt).

⁷ HR 2 juni 1995, RvdW 1995, 118–120.

valhelm te dragen, of een automobilist die verzuimd heeft zijn autogordel om te doen¹, waardoor de gevolgen van het ongeval ernstiger zijn dan anders het geval zou zijn geweest. Voorts denke men aan een gelaedeerde bromfietser die ten tijde van het ongeval sneller reed dan ter plaatse is toegestaan.² Ook het bewust meerijden met een dronken bestuurder wordt als een vorm van eigen schuld gezien.³ Ten slotte wordt ook de vergroting van de schade doordat het slachtoffer zich onvoldoende inspant om een bijdrage te leveren aan het herstelproces, aan het slachtoffer toegerekend.⁴

2. Slachtofferbescherming in de rechtspraak

Artikel 6:101 BW, dat als hoofdregel kent een verdeling van de schadelast evenredig met de wederzijdse causaliteit («in evenredigheid met de mate waarin de aan ieder toe te rekenen omstandigheden tot de schade hebben bijgedragen»), bepaalt dat indien de billijkheid dat eist, van deze hoofdregel dient te worden afgeweken en een andere schadeverdeling dient te worden vastgesteld. Reeds voor het Marbeth van Uitregt-arrest heeft de Hoge Raad beslist dat een dergelijke uitzondering moet worden gemaakt voor verkeersslachtoffers beneden de 14 jaar. Blijkens het Ingrid Kolkman-arrest⁵ heeft een kind jegens de voor een verkeersongeval aansprakelijke persoon in beginsel recht heeft op volledige vergoeding van zijn schade, ook als het door onvoorzichtig gedrag zelf mede aan het ontstaan van de schade heeft bijgedragen. Dit is slechts anders als de gedragingen van het kind opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid ter zake van de aanrijding opleveren. De Hoge Raad geeft in dit arrest ook aan waarom de billijkheid eist dat de eigenaar van het motorrijtuig in beginsel voor de gehele schade aansprakelijk is. Hij wijst op de impulsiviteit en onberekenbaarheid die kinderen eigen is en die meebrengt dat zij van het gemotoriseerde verkeer meer gevaren te duchten hebben dan volwassenen. Verder wijst de Hoge Raad erop dat artikel 31 WVV (oud) mede tot strekking heeft om kinderen te beschermen tegen de extra risico's van het gemotoriseerde verkeer. Ook wijst de Hoge Raad erop dat juist voor kinderen de gevolgen van een aanrijding uitzonderlijk ingrijpend zijn, in het bijzonder wanneer het om blijvend lichamenlijk of geestelijk letsel gaat. Ook volwassenen in het verkeer wordt deze bescherming niet onthouden. Dit blijkt uit de arresten IZA-Vrerink⁶ en Anja Kellenaers⁷. In deze arresten besliste de Hoge Raad dat ook indien een volwassen voetganger of fietser door een fout aan het ontstaan van het ongeval heeft bijgedragen, de billijkheid eist dat bij de verdeling van de schade over de betrokkenen tenminste 50 percent van de schade ten laste van het motorrijtuig wordt gebracht wegens de verwezenlijking van het daaraan verbonden gevaar. Dit is slechts ander bij opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid van de fietser of voetganger. Ook hier verwijst de Hoge Raad naar de strekking van artikel 31 WVV (oud) dat fietsers en voetgangers zoveel mogelijk wil beschermen. Die strekking is volgens de Hoge Raad ook bij volwassen fietsers en voetgangers van belang, omdat ook deze verkeersdeelnemers kwetsbaar zijn en ook hun schade ingrijpend kan zijn. Overigens sluiten deze arresten uiteraard niet uit dat een hogere vergoedingsplicht dan 50 percent kan worden aangenomen, en wel indien de automobilist causaal voor meer dan 50 percent aan het plaatsvinden van het ongeval heeft bijgedragen. In principe zal de vergoedingsplicht dan daaraan evenredig zijn, hoewel ook dan de billijkheid een hogere vergoedingsplicht kan eisen, bijvoorbeeld omdat het slachtoffer weliswaar ouder is dan 14 jaar, maar qua ontwikkeling zich niet wezenlijk onderscheidt van een 14-jarige.

C. Eigen voorzieningen slachtoffer en regres

Dat de billijkheid eist dat meer schade voor rekening van de automobilist moet komen dan wat volgens een causale verdeling de uitkomst zou zijn,

¹ HR 1 juni 1990, NJ 1990, 578.

² HR 28 november 1986, NJ 1987, 507.

³ HR 12 oktober 1990, AA 1991, p. 338 e.v.

⁴ HR 4 november 1988, NJ 1989, 751.

⁵ HR 1 juni 1990, NJ 1991, 720.

⁶ HR 28 februari 1992, NJ 1993, 566.

⁷ HR 24 december 1993, NJ 1995, 236.

kan men zien als te zijn ingegeven door de behoefte aan slachtofferbescherming. Om die reden heeft de Hoge Raad – kortweg gezegd – beslist dat regresnemende verzekeraars in principe niet profiteren van de boven beschreven uit de billijkheidscorrectie voortvloeiende bijzondere regels.¹

D. Reflexwerking

Belangrijk is ten slotte dat de Hoge Raad in het arrest Saskia Mulder² reflexwerking van (toen nog) artikel 31 WVV (oud) heeft aanvaard. Dit houdt in dat artikel 31 (185) WVV (1994) van overeenkomstige toepassing is wanneer het gaat om schade toegebracht aan een motorrijtuig of de inzittenden daarvan bij een verkeersongeval met een fietser of voetganger. Dit betekent dat deze verkeersdeelnemers niet onverkort aansprakelijk zijn op grond van het gemene recht omdat zij anders als laedens de bescherming ontberen tegen de gevolgen van het gemotoriseerde verkeer. Een en ander komt erop neer dat de automobilist zijn schade slechts volledig vergoed krijgt in geval van overmacht. Nog niet beantwoord is echter de vraag of ook aan de regels zoals geformuleerd in de arresten Marbeth van Uitregt en Anja Kellenaers reflexwerking toekomt. Dat zou namelijk betekenen dat een automobilist die schade oploopt, deze zelf moet dragen, indien de schade is toegebracht door een kind jonger dan 14 jaar. Zou de schade zijn toegebracht door een fietser of voetganger van ouder dan 14 jaar, dan zou hij, behoudens in gevallen van overmacht, ten hoogste aanspraak hebben op vergoeding van 50 percent van zijn schade. Dit een en ander zou dan evenwel slechts gelden indien geen opzet of daaraan grenzende roekeloosheid aan de zijde van de fietser of voetganger aanwezig is.

3. Voorstellen in het verleden en de invloed van de regresrechten

Reeds in het in 1961 gepresenteerde ontwerp-Meijers werd in artikel 6.3.14 een risicoaansprakelijkheid voorgesteld ten behoeve van personen die niet zelf aan het gemotoriseerde verkeer deelnemen. Deze werd gerechtvaardigd met de overweging dat het redelijk is dat zij die niet zelf aan het gemotoriseerde verkeer deelnemen en het slachtoffer worden van het feit dat in bepaalde omstandigheden ook de uitmuntende bestuurder met een perfect functionerend motorrijtuig een ongeval niet kan voorkomen ten gevolge van het arbeidsvermogen van beweging van het rijdende motorrijtuig, hun schade vergoed krijgen. Artikel 6.3.14 is bij gelegenheid van de memorie van antwoord aan de Tweede Kamer geschrappt omdat het voornemen bestond deze materie te regelen in Boek 8 betreffende verkeersmiddelen en vervoer. Zie Parl. Gesch. Boek 6, p. 782.

Eind 1973 werd besloten een informele studiegroep studie te laten verrichten naar het vraagstuk van schadevergoeding bij verkeersongevallen. De studiegroep werd verzocht twee alternatieve oplossingen als uitgangspunten voor haar studie in beschouwing te nemen. Als eerste een stelsel van aansprakelijkheid dat gebaseerd is op de risicogedachte; als tweede een stelsel van verkeersverzekering, waarbij de aansprakelijkheid wordt vervangen door een directe verzekering van potentiële verkeersslachtoffers. In 1978 verscheen het rapport over de vergoeding van schade door dood en letsel, dat vergezeld ging van twee alternatieve voorontwerpen van wet. De studiegroep sprak geen voorkeur uit voor een van beide stelsels, maar zij achtte het wel voor elk van beide alternatieven van belang dat de regresrechten zouden worden afgeschaft. Dit werd in een later rapport van de Nederlandse Vereniging van Automobielaassuradeuren bevestigd. Uit dit in 1981 verschenen rapport «Geldelijke Ramingen Ander Stelsel» blijkt dat de voorstellen van de studiegroep bij handhaving van het regres van sociale en particuliere verzekeraars tot een

¹ HR 28 februari 1992, NJ 1993, 566 en HR 2 juni 1995, RvdW 1995, 118.

² HR 6 februari 1987, NJ 1988, 57.

totale schadelast zou leiden die 3,3 maal zo groot zou worden in geval een verkeersverzekering zou worden gekozen, en 3,1 maal zo groot indien een stelsel van risicoaansprakelijkheid zou worden ingevoerd. Naar aanleiding van het voorstel tot afschaffing van de regresrechten is op verzoek van de Staatssecretaris van Sociale Zaken advies uitgebracht door de Sociale Verzekeringsraad. In dit advies werd geconcludeerd dat niet kon worden ingestemd met het voorstel van de studiegroep. Omdat echter zonder afschaffing van het regresrecht de voorstellen van de studiegroep tot een aanzienlijke verhoging van de premie voor motorrijtuigenverzekeringen zouden leiden, is nadien besloten niet verder te werken aan de voorbereiding van wetsvoorstellen. Dit betekende dat artikel 31 WVV (oud) in essentie gehandhaafd werd.

In 1987 is vervolgens door de toenmalige minister van Justitie in het kader van de behandeling van de tijdelijke regeling verhaalsrechten (art. 6:197 BW) aan de Tweede Kamer een notitie toegezegd waarin inzicht werd gegeven in de wijze waarop ter bescherming van verkeersslachtoffers een stelsel kan worden verkregen dat een zo volledig mogelijke vergoeding biedt. Uitgangspunt van de studie was de vraag of verkeersslachtoffers wellicht toch een betere bescherming kan worden geboden dan artikel 31 WVV (oud) biedt. In de in 1990 verschenen notitie heeft mijn ambtsvoorganger zijn voorkeur uitgesproken voor een stelsel van risicoaansprakelijkheid met een ruimer bereik dan artikel 31 WVV (oud).¹ Hierbij werd gedacht aan een risicoaansprakelijkheid ten behoeve van alle verkeersdeelnemers. Bij een dergelijk stelsel wordt bij een ongeval tussen een motorrijtuig en een ongemotoriseerde deze laatste door de verzekeraar van het motorrijtuig schadeloos gesteld. Bij een ongeval tussen twee motorrijtuigen vergoedt de verzekeraar van het ene motorrijtuig de schade van de bestuurder en passagiers van het andere motorrijtuig, en andersom. Er is in het laatste geval sprake van wat men noemt een kruiselingse aansprakelijkheid. Bij de haalbaarheid van dit voorstel werd er echter van uitgegaan dat de toenmalige inkomstenstroom voor de sociale verzekeraars uit het regres ten bedrage van 90 miljoen gulden gehandhaafd bleef. Dit kon worden bereikt door de risicoaansprakelijkheid jegens ongemotoriseerden zoals neergelegd in artikel 31 WVV (oud) buiten artikel 6:197 BW te houden, en de risicoaansprakelijkheid jegens gemotoriseerden daar juist onder te brengen. Stilzwijgend werd er daarbij evenwel van uitgegaan dat de regresrechten zoals die in de werknemersverzekeringen en de Verhaalswet ongevallen ambtenaren zijn opgenomen, niet ook tot de volksverzekeringen zouden worden uitgebreid.

Sindsdien echter zijn de opvattingen omtrent de gewenste reikwijdte van het regres gewijzigd en zijn er steeds meer stemmen opgegaan om de regresrechten uit te breiden. Op 21 januari 1993 is dan ook door de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aan onder meer de SER gevraagd te adviseren over de wenselijkheid van opnemings van regresrechten in de volksverzekeringen. De raad meende in zijn advies van 17 september 1993 dat er geen doorslaggevende argumenten zijn aan te voeren tegen een uitbreiding van regres naar de daarvoor in aanmerking komende volksverzekeringen.² Voor de raad is daarbij het beginsel dat de kosten daar gelegd moeten worden waar deze zijn gemaakt van doorslaggevende betekenis. Naar aanleiding van dit advies is een wetsvoorstel de ministerraad gepasseerd waarin de regresrechten worden uitgebreid naar de volksverzekeringen met daaraan gekoppeld een wijziging van artikel 6:197 BW, in die zin dat regres voortaan alleen nog maar kan worden genomen op basis van schuld. Inmiddels is dit wetsvoorstel achterhaald omdat alle daarin gewijzigde wetten in afzonderlijke wetsvoorstellen worden herzien. Zo is inmiddels in de nieuwe Algemene nabestaandenwet³ een regresrecht voor de Sociale Verzekeringsbank opgenomen. Voorts is inmiddels door de Tweede Kamer het wetsvoorstel Premiedifferentiatie en marktwerking in de arbeidsonge-

¹ TK 1989–1990, 21 528, nr. 1.

² Publikatie 93/14.

³ Stb. 1995, 690.

schiktheidsverzekering aanvaard. Hierbij komt de AAW te vervallen en daarmee de uitsluiting van het regresrecht in de WAO voor het AAW-deel van de uitkering.

Deze uitbreiding van het regres zal voor het grootste deel ten laste komen van de motorrijtuigenverzekeringen, omdat 95% van de regresacties ongevallen in het verkeer betreffen. Dit zal tot gevolg hebben een verhoging van de premie voor motorrijtuigverzekeringen. Naar schatting zal de totale WA-schadelast stijgen met 9 tot 17%. Dit percentage zal waarschijnlijk iets meer stijgen nu met de inwerkingtreding van artikel 6:107a BW ook werkgevers een regresrecht voor hun loondoorbetalingsverplichting gedurende ziekte van hun werknemers hebben verkregen. Een en ander is mede van invloed op de mate waarin in een nieuwe wettelijke regeling de schade van verkeersslachtoffers kan worden vergoed. De in het verleden voorgestelde stelsels werden alleen haalbaar geacht indien de regresrechten zouden worden afgeschaft, dan wel op z'n minst niet zouden worden uitgebreid. Dit omdat anders het voorgestelde stelsel naar verwachting niet verzekeraar zou zijn tegen een uit economisch oogpunt aanvaardbare premie. Een premiestijging die ertoe kan leiden dat automobilisten zich in groten getale niet meer verzekeren, moet worden vermeden. Allereerst omdat anders het gevaar bestaat dat vaker een beroep wordt gedaan op het Waarborgfonds Motorverkeer. De financiering daarvan vindt plaats door de verzekeraars, die dat weer doorberekenen in de WAM-premie. Een veelvuldiger beroep op het Waarborgfonds leidt derhalve ook weer tot een premiestijging. Voorts omdat de handhaving van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen aanzienlijke kosten met zich kan brengen.

Het Waarborgfonds schatte een aantal jaren geleden het aantal niet verzekerde motorrijtuigen op 130 000 á 150 000. Er zijn enige aanwijzingen dat dit aantal sedert de inwerkingtreding op 1 januari 1994 van de nieuwe Wegenverkeerswet 1994 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. Dit betekent dat de ruimte voor een verdere premiestijging van de WAM-verzekering niet onbegrensd is. Daardoor lijkt een nieuwe wettelijke regeling waarbij de schade door dood of letsel van alle verkeersslachtoffers onder (vrijwel) alle omstandigheden wordt vergoed, niet langer in aanmerking te komen. Vandaar dat in dit wetsvoorstel gekozen is voor een stelsel waarbij de meest kwetsbare verkeersdeelnemers bij een ongeval hun schade vergoed krijgen, zonder dat dit de verzekeraar in gevaar brengt.

4. Het voorgestelde stelsel van verkeersaansprakelijkheid

Hiervoor is vastgesteld dat een stelsel waarin ten behoeve van alle verkeersdeelnemers een risicoaansprakelijkheid in het leven wordt geroepen, moeilijk haalbaar lijkt. Een nieuw stelsel van verkeersaansprakelijkheid zal dan vooral moeten voorzien in een verbeterde bescherming van die verkeersslachtoffers voor wie de behoefte daaraan het sterkst gevoeld wordt. Voor elke groep zal derhalve afzonderlijk onder ogen

moeten worden gezien in hoeverre het noodzakelijk c.q. wenselijk is deze deelnemers een betere bescherming te bieden voor het geval zij slachtoffer van een verkeersongeval worden.

De volgende categorieën verkeersdeelnemers zijn dan te onderscheiden:

1. Fietzers, voetgangers en andere niet-gemotoriseerden. Bij deze verkeersdeelnemers is een maximale bescherming op haar plaats. Voor deze verkeersdeelnemers geldt dat een relatief kleine fout tot ernstige gevolgen kan leiden. Tegenover het verhoogde gevaar dat automobielen in het leven roepen behoort een goede bescherming van potentiële slachtoffers te staan. Op dit punt kan vooral de positie van de volwassen verkeersdeelnemer verbeterd worden. Voor verkeersdeelnemers jonger dan 14 jaar geldt als boven bleek de facto al een risicoaansprakelijkheid.
2. Bestuurders van motorrijtuigen. Een bestuurder kan naar huidig recht zijn schade alleen verhalen op een ander indien hij de schuld van deze persoon aan het ongeval kan bewijzen. Is hijzelf (geheel of gedeeltelijk) schuldig aan het ongeval, dan kan hij zijn schade (geheel of gedeeltelijk) niet op een ander verhalen. Deze groep van verkeersdeelnemers – doorgaans tevens de bezitter of houder van het motorrijtuig dat zij besturen – bezit wel de mogelijkheid een inzittendenverzekering te sluiten die de door hem geleden personenschade dekt. Bestuurders kan daarom de keus worden gelaten of zij zich willen verzekeren, hetgeen een wettelijk ingrijpen minder noodzakelijk maakt.
3. Dit is echter anders voor passagiers. Anders dan ten aanzien van de bestuurder veelal het geval is, bestaat voor hen niet de keuze zich al dan niet door middel van inzittendenverzekering tegen personenschade te verzekeren. Of te hunnen behoeve een inzittendenverzekering bestaat, is afhankelijk van de door de bezitter of houder van het motorrijtuig gemaakte keuze. Heeft deze geen inzittendenverzekering gesloten, dan krijgt een passagier die niet kan bewijzen dat een ander schuld heeft aan het ongeval, geen schadevergoeding. Dit doet de behoefte aan een betere wettelijke bescherming voor passagiers voelen. Dit temeer omdat ook voor hen geldt dat de letselschade die zij door een verkeersongeval oplopen ingrijpend kan zijn.
4. Hetzelfde geldt voor een werknemer die uit hoofde van zijn arbeidshouding een motorrijtuig bestuurt. Omdat de werknemer in dat geval doorgaans niet de bezitter of houder van het motorrijtuig is, heeft hij niet de keuze door middel van een inzittendenverzekering zijn personenschade te verzekeren. Hij kan dan in beginsel alleen zijn schade verhalen indien hij de schuld van een andere persoon aan het ongeval kan bewijzen. Ook hier doet zich een betere wettelijke bescherming voelen, mede omdat de bescherming die artikel 7:658 BW aan werknemers bij een bedrijfsongeval biedt geen toepassing vindt bij verkeersongevallen.

Het bovenstaande wettigt naar mijn mening de conclusie dat niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers, passagiers en werknemers/bestuurders een betere wettelijke bescherming behoeven dan zij thans hebben. In dit wetsvoorstel zijn het dan ook vooral deze categorieën verkeersdeelnemers voor wie een wijziging van het stelsel van verkeersaansprakelijkheid wordt voorgesteld. Hiertoe wordt overeenkomstig eerdere bedoelingen¹ in Boek 8, titel 14 (Ongevallen), onder vernummering van afdeling 1 tot afdeling 2, een nieuwe afdeling 1 opgenomen, getiteld «Verkeersongevallen». Daarnaast voorziet dit wetsvoorstel in een nieuw artikel 7:658a BW, waarin werknemers die betrokken zijn bij een verkeersongeval een betere wettelijke bescherming wordt geboden. Zeer in het kort wordt in dit wetsvoorstel een betere bescherming voor genoemde categorieën verkeersdeelnemers als volgt verwezenlijkt.

¹ Zie Parl. Gesch. Boek 6, p. 782.

Een maximale bescherming van niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers wordt gerealiseerd door het in het leven roepen van een risicoaansprakelijkheid ten behoeve van niet-gemotoriseerden bij een verkeersongeval met een motorrijtuig. Daarnaast wordt in de lijn met de jurisprudentie van de Hoge Raad een beroep op eigen schuld van het slachtoffer uitgesloten, behoudens bij opzet of bewuste roekeloosheid.

De positie van passagiers wordt verbeterd door op de bezitter c.q. houder van een motorrijtuig een risicoaansprakelijkheid te leggen voor de schade van de passagiers in zijn motorrijtuig. Hiermee 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 waarin er geen schuldige valt aan te wijzen. Ook bij éézijdige ongevallen hebben zij altijd aanspraak op schadevergoeding. Bovendien krijgt het slachtoffer hier direct zijn schade vergoed, en niet pas indien uitgevocht is wie schuldig is aan het ongeval.

Werknemers die uit hoofde van hun arbeidsverhouding een motorrijtuig besturen, krijgen een betere bescherming doordat op de werkgever een risicoaansprakelijkheid wordt gelegd voor de schade die een werknemer bij een verkeersongeval oploopt. Aldus heeft een werknemer ook recht op schadevergoeding indien een verkeersongeval niet aan de schuld van een ander is te wijten.

Regresnemende instanties zullen van de door dit wetsvoorstel extra in het leven geroepen bescherming van bovengenoemde verkeersslachtoffers niet kunnen profiteren. Hiertoe worden deze risicoaansprakelijkheden onder de tijdelijke regeling verhaalsrechten gebracht. Een regresnemende instantie kan dan wel op basis van schuld regres nemen (art. 6:162 BW). Met dit stelsel wordt naar mijn mening een goed evenwicht bereikt tussen enerzijds bescherming van die slachtoffers voor wie dat het meest noodzakelijk is en anderzijds een stelsel dat betaalbaar blijft. Om dit laatste te adstrueren zal ik hieronder kort de consequenties voor de verzekeringspremies schetsen.

5. Consequenties voor de verzekeringspremies en voor de gemoedsbezwaarden

Hiervoor werd al aangegeven dat een stelsel van verkeersaansprakelijkheid waarbij alle verkeersslachtoffers onder (vrijwel) alle omstandigheden hun schade vergoed krijgen, bij de thans op handen zijnde uitbreiding van de regresrechten niet meer tot de mogelijkheden lijkt te behoren. Zoals reeds in paragraaf 3 is aangegeven leidt deze uitbreiding tot een premiestijging voor de WAM-verzekering van 9 tot 17%.

Om een en ander te onderbouwen is het noodzakelijk eerst enige cijfers met betrekking tot de WA-(letsel)schadelast te geven. Deze cijfers, afkomstig van het Centrum voor Verzekeringstatistiek 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).

De consequenties voor de premies van een stelsel van verkeersaansprakelijkheid waarbij ieder verkeersslachtoffer – dus ook de bestuurder – onder vrijwel alle omstandigheden zijn schade vergoed krijgt, te bereiken door de invoering van een verkeersverzekering of een risicoaansprakelijkheid ook tussen gemotoriseerde verkeersdeelnemers, zijn dan als volgt. Een dergelijk stelsel zou 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% als gevolg van alleen een dergelijke wijziging van het

stelsel van verkeersaansprakelijkheid. 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. Bij het in de vorige paragraaf geschetste stelsel, waarbij alleen 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. Hierbij moet vooraf opgemerkt worden dat de bescherming van de werknemer/bestuurder geen gevolgen heeft voor de WAM-premie, nu de risicoaansprakelijkheid ten behoeve van deze categorie verkeersdeelnemers niet op de werkgever als bezitter of houder wordt gelegd, maar op de werkgever als zodanig. In paragraaf 17 wordt ingegaan op de financiële gevolgen hiervan voor het bedrijfsleven. De stijging van de WAM-premie is daarom uitsluitend het gevolg van de betere bescherming van ongemotoriseerden en passagiers.

De WA-letselschadelast zal hierdoor met 240 miljoen gulden stijgen tot 1740 miljoen gulden. De totale WA-schadelast zal daarmee stijgen van 2730 tot 2970 miljoen gulden. Dit zou overeenkomen met een premiestijging van gemiddeld ca. 9%.¹ 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 die ik vanuit economisch oogpunt aanvaardbaar acht, en die er – zo verwacht ik – niet toe zal leiden dat automobilisten zich in groten getale niet zullen verzekeren. Overigens zij nog aangetekend dat het in dit wetsvoorstel neergelegde stelsel van verkeersaansprakelijkheid tot minder procedures zal leiden (zie paragraaf 18). Minder procedures werken uiteraard kostenbesparend voor de deelnemers aan het verkeer. Dit zou nog een temperend effect kunnen hebben op de zojuist genoemde premiestijging.

Met betrekking tot de consequenties voor de premies zij nog het volgende opgemerkt. Het voorgestelde stelsel van verkeersaansprakelijkheid kan tot gevolg hebben dat de bezitter of houder aansprakelijk is zonder dat de bestuurder enig verwijt kan worden gemaakt. Onder omstandigheden kan dit overigens ook bij het huidige regime het geval zijn. Met het oog daarop heeft de meerderheid van de verzekeraars reeds vooruitlopend op dit wetsvoorstel een gewijzigd bonus-malus-stelsel ingevoerd. Volgens die nieuwe stelsel zullen automobilisten die buiten hun schuld een ongemotoriseerde aanrijden niet worden gekort op hun no-claim-korting. Daarmee verandert dit stelsel meer naar een no-blame-stelsel. Het voorgestelde stelsel heeft ook consequenties voor de erkende gemoedsbezwaarden. Erkende gemoedsbezwaarden zijn vrijgesteld van de verzekeringsplicht onder de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM). Dit betekent dat degene die door door een erkende gemoedsbezwaarde is aangereden geen verzekering kan aanspreken. Weliswaar kan deze in dat geval een beroep doen op het Waarborgfonds Motorverkeer (art. 25, eerste lid, WAM), maar niet dan nadat hij aantoonst dat hij de gemoedsbezwaarde heeft aangemaand te betalen (art. 26, vijfde lid, WAM). Heeft het Waarborgfonds de schade vergoed, dan kan dit ingevolge artikel 27 WAM verhaal nemen op de gemoedsbezwaarde. Dit betekent dat op deze personen als gevolg van het voorgestelde stelsel een groter financieel risico komt te rusten.

6. Advies Raad voor de Verkeersveiligheid «Schuld en boete»

In het advies over de wettelijke aansprakelijkheid met het oog op de verkeersveiligheid van de Raad voor de Verkeersveiligheid d.d. 9 september 1994, worden voorstellen gedaan voor een nieuw wettelijk stelsel van verkeersaansprakelijkheid die aanmerkelijk afwijken van de zojuist beschreven voorstellen. De Raad laat zich bij deze voorstellen vooral leiden door het streven naar voorkoming van ongevallen, en meent daarom dat het wenselijk is dat schuld en aansprakelijkheid aan elkaar

¹ Dit betreft de gemiddelde premiestijging. In paragraaf 17 van het algemeen gedeelte van deze memorie wordt nader ingegaan op de premie-effecten voor het bedrijfsleven.

gekoppeld blijven. Daarbij wordt er echter naar mijn mening teveel van uitgegaan dat menselijke fouten in het verkeer vermijdbaar zouden zijn. Ook de uitmuntende bestuurder met een perfect functionerend motorrijtuig kan een ongeval soms niet voorkomen. Maar ook de daarachter liggende gedachte dat vooral financiële prikkels verkeersdeelnemers tot voorzichtig rijgedrag brengen, miskent naar mijn mening dat vooral de angst voor schade aan eigen lijf en goed – ook al wordt deze vergoed – tot voorzichtigheid maant. Om die redenen is schadepreventie niet uitsluitend gebaat bij een schuldaansprakelijkheid, welke trouwens, waar het motorrijtuigen betreft, veelal verzekerd zal zijn.

In de uitwerking van de door de Raad gedane voorstellen, blijft overigens weinig over van deze koppeling tussen schuld en aansprakelijkheid. De Raad stelt namelijk voor dat ieder verkeersslachtoffer, gemotoriseerd zowel als ongemotoriseerd, zijn schade volledig vergoed krijgt van de tegenpartij, tenzij het slachtoffer grove eenzijdige schuld kan worden verweten. De facto gaat het hier derhalve om een stelsel van risicoaansprakelijkheid met terugdringing van het eigen schuld-verweer. In het stelsel dat de Raad voor ogen staat zou dit stelsel ook dienen te gelden voor de schade van bestuurders en blikshade. In het in dit wetsvoorstel voorgestelde systeem blijft voor deze categorieën schade het huidige op schuld gebaseerde stelsel gehandhaafd. Voor bestuurders omdat anders het systeem wellicht te kostbaar wordt en zij het immers veelal zelf in de hand hebben om een goede inzittendenverzekering te sluiten. Bij blikshade doen zich in de praktijk geen problemen voor en bestaat er derhalve geen noodzaak voor een ander stelsel. De huidige regeling van artikel 185 WVV 1994 is onbevredigend waar het personenschade betreft en niet waar het zaakschade betreft. Bovendien zou een systeem waarbij blikshade en de schade van bestuurders bijna altijd vergoed worden het stelsel zo kostbaar maken dat gevreesd moet worden dat velen zich niet zullen verzekeren. Voor zover men zou menen dat schuldaansprakelijkheid gewenst is uit een oogpunt van preventie, doet het in het stelsel betrekken van blikshade afbreuk aan de verkeersveiligheid.

De Raad doet ook voorstellen voor een snelle schadeafwikkeling ten behoeve van slachtoffers. Volgens dit voorstel ontvangen de slachtoffers van ongevallen ieder van de verzekeraar van de wederpartij binnen enkele maanden vergoeding van hun schade, tenzij binnen deze termijn grove eenzijdige schuld van het slachtoffer is vastgesteld. Hiermee worden langdurige discussies over de schuldvraag vermeden. Overigens zij hierbij aangetekend dat de afwikkeling van een verkeersongeval, behalve door discussies over de schuldvraag, in de praktijk ook kan worden vertraagd doordat het vaststellen van de ongevalsgevolgen en derhalve van de schadeomvang een gecompliceerd karakter kan hebben. Nadere wettelijke regelingen op dit punt zijn evenwel, zoals hieronder nog zal worden toegelicht, niet nodig. Reeds thans is het praktijk dat verzekeraars en het Waarborgfonds Motorverkeer overgaan tot het uitkeren van een of meer voorschotten. Wordt een voorlopige uitkering geweigerd dan kan het slachtoffer in kort geding om een voorschot op de schadevergoeding vragen.

7. Ongemotoriseerde verkeersslachtoffers

In dit wetsvoorstel wordt bij een ongeval met een motorrijtuig een risicoaansprakelijkheid gelegd op de bezitter of houder van een motorrijtuig ten behoeve van ongemotoriseerde verkeersslachtoffers. Voor deze categorie wordt om de volgende redenen deze extra bescherming voorgesteld.

Dat deze aansprakelijkheid niet behoort af te hangen van de schuld van de bestuurder, berust in de eerste plaats hierop dat schuld niet een goede maatstaf is: het moderne wegverkeer berust op een zo ingewikkeld samenstel van factoren (aard en inrichting van de weg, weersomstandig-

heden, intensiteit van het verkeer, gedrag van andere verkeersdeelnemers), dat vrijwel iedere verkeersdeelnemer in de dagelijkse praktijk een aanzienlijk aantal fouten pleegt te maken. Gelukkig leiden de meeste fouten, ook indien zij – soms ernstig – verwijtbaar zijn, niet tot ongevallen, maar anderzijds kan een geringe fout, die niet of nauwelijks verwijtbaar is, tot een ernstig ongeval met omvangrijke gevolgen leiden: of het een of het ander het geval is, is dikwijls afhankelijk van omstandigheden die niet anders dan als toevallig kunnen omschreven.

Ook wanneer het gaat om een aanrijding van een motorrijtuig met een fietser of voetganger kan de bestuurder van het motorrijtuig derhalve niet altijd een verwijt van het ongeval worden gemaakt, nu immers ook de oplettende en voorzichtige bestuurder als gevolg van het arbeidsvermogen van beweging van het rijdende motorrijtuig een ongeval niet altijd zal kunnen voorkomen. Als men verder in aanmerking neemt dat door dit aan het arbeidsvermogen verbonden gevaar de gevolgen van een ongeval voor de zwakkere verkeersdeelnemers veelal omvangrijk zullen zijn, is het evenwel redelijk dat, ook voor zover de bestuurder geen verwijt treft, het ongeval, zowel wat zijn ontstaan als wat zijn gevolgen betreft, ten laste komt van degene die het aan het motorrijtuig verbonden gevaar door het gebruik ervan in het leven roept en van dit gebruik profiteert, en niet ten laste van de fietser of voetganger, zoals onder het huidige stelsel nog steeds het geval kan zijn (zie hiervoor paragraaf 2). Aantekening verdient hierbij dat de omstandigheid dat de aansprakelijkheid waartoe een motorrijtuig aanleiding kan geven, ingevolge de WAM verzekerd behoort te zijn, meebrengt dat het ook praktisch heel goed mogelijk is de aansprakelijkheid niet te laten afhangen van de schuld van de automobilist. De aansprakelijke partij wordt dan ook niet rechtstreeks door de schadelijke gevolgen van het ongeval in zijn vermogen getroffen. Een verdere bescherming vindt de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer nog hierin dat in het wetsvoorstel het eigen schuld-verweer sterk is teruggedrongen. Hiervoor gelden overeenkomstige argumenten als hierboven zijn aangevoerd om de aansprakelijkheid niet te laten afhangen van schuld van de automobilist. Enerzijds zijn aard en omvang van het aan gebruik van een motorrijtuig verbonden gevaar zodanig dat het gerechtvaardigd is om, indien dit gevaar zich verwezenlijkt, de daardoor ontstane schade ten laste te brengen van degene die het gevaar in het leven roept, ook indien de schade mede te wijten is aan een fout van een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer. Hierbij moet worden bedacht dat de deelnemers aan het huidige, intensieve verkeer telkens in een kort tijdsbestek zo veel beslissingen moeten nemen om hun verkeersgedrag af te stemmen op de actuele situatie dat het onvermijdelijk is dat daarbij fouten worden gemaakt, welke fouten, zoals hiervoor is uiteengezet, niet steeds (ernstig) verwijtbaar zijn. Anderzijds is deze groep verkeersdeelnemers bijzonder kwetsbaar, hetgeen meebrengt dat ook een geringe fout tot veelal ernstige gevolgen en een omvangrijke schade kan leiden. Het zijn ook deze argumenten die de Hoge Raad ertoe hebben gebracht ten behoeve van deze groep van verkeersdeelnemers de mogelijkheid van een beroep op eigen schuld sterk te beperken.¹ In het kader van het onderhavige wetsvoorstel is nog een praktisch argument dat, nu de aansprakelijkheid niet langer berust op schuld van de automobilist, niet langs een achterdeur door een beroep op eigen schuld van de fietser of voetganger toch weer de discussie over wederzijdse schuld wordt binnengehaald.

Slechts indien het ongemotoriseerde slachtoffer zelf zeer ernstig is tekortgeschoten, wordt hem het recht op schadevergoeding onthouden: hij kan geen aanspraak maken op schadevergoeding indien het ongeval het gevolg is van zijn opzet of bewuste roekeloosheid. Dit criterium heeft in het ongevallenrecht reeds een vaste plaats gekregen. Men denke aan art. 7:658 BW (arbeidsongevallen) en aan de door de Hoge Raad toegepaste billijkheidscorrectie bij verkeersongevallen. Op de begrippen opzet

¹ Zie HR 1 juni 1990, NJ 1991, 720 (Ingrid Kolkman) en HR 28 februari 1992, NJ 1993, 566 (IZA-Vrerink).

en bewuste roekeloosheid zal in de artikelsgewijze toelichting worden ingegaan.

Van rechtseconomische zijde is kritiek geleverd op de uitsluiting of vergaande beperking van de mogelijkheid een beroep op eigen schuld te doen.¹ Dit zou de ongemotoriseerde verkeersdeelnemers te weinig prikkels bieden om in het verkeer de nodige zorg te betrachten, waardoor het aantal verkeersongevallen alleen maar zou toenemen.

Ik stel voorop dat het voorgestelde stelsel onverlet laat dat ook de ongemotoriseerde verkeersdeelnemers zich aan de geldende verkeersregels dienen te houden. Ofschoon niet valt uit te sluiten dat het civiele aansprakelijkheidsrecht hieraan enige bijdrage kan leveren, moet men van de invloed hiervan niet al te hoge verwachtingen hebben: het civiele aansprakelijkheidsrecht werkt voor wat betreft verkeersongevallen te grof en in zekere zin te willekeurig (vgl. hetgeen in de inleiding van deze paragraaf is opgemerkt) om als het meest geschikte handhavingsinstrument te worden aangemerkt. Andere instrumenten komen daarvoor veel meer in aanmerking.

Een veel krachtiger prikkel voor fietsers en voetgangers om zich in het verkeer voorzichtig te gedragen is naar mijn overtuiging de vrees voor ernstig letsel. Niet te verwachten valt dan ook dat fietsers en voetgangers zich onvoorzichtiger gaan gedragen als gevolg van het onderhavige wetsvoorstel, dat ertoe strekt een billijke regeling te geven voor het geval eenmaal in het verkeer personenschade is ontstaan. Niet kan immers worden aangenomen dat fietsers en voetgangers liever financieel vergoed letsel dan geen letsel hebben. In dit verband moet men ook bedenken dat de stelling dat instandhouding van het eigen schuld-verweer bijdraagt aan het verminderen van verkeersfouten, uitgaat van de gedachte dat beslissingen in het verkeer worden genomen na afweging van de financiële voor- en nadelen van het maken van een verkeersfout. Deze gedachte is niet reëel, omdat, zoals gezegd, in het verkeer in korte tijd vele beslissingen moeten worden genomen en de tijd voor een dergelijke afweging eenvoudigweg ontbreekt.

Ik teken hierbij nog aan dat het voorgaande niet in alle opzichten ook opgaat voor het geval het niet gaat om personenschade van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer, maar om door zijn fout in het verkeer aan anderen toegebrachte schade. Omdat aannemelijk is dat, wanneer wordt geabstraheerd van de vrees voor letsel of overlijden, de mogelijkheid aansprakelijk te worden gehouden voor de door fouten veroorzaakte schade, enige bijdrage kan leveren aan voorzichtig gedrag van fietsers en voetgangers, is in het wetsvoorstel deze aansprakelijkheid onverkort gehandhaafd.

8. Bestuurders en passagiers

Zoals hiervoor uiteengezet, zou een verkeersverzekering of een risico-aansprakelijkheid ten behoeve van alle verkeersdeelnemers mogelijk tot een te omvangrijke premiestijging leiden. Tegen deze achtergrond heeft een afweging van de op dit punt in het geding zijnde belangen ertoe geleid dat in dit wetsvoorstel geen bijzondere voorzieningen ten behoeve van bestuurders worden getroffen. Dit betekent dat ook in de toekomst een bestuurder zijn schade alleen op een ander kan verhalen indien hij de schuld van deze persoon aan het ongeval kan bewijzen. Is hijzelf (geheel of gedeeltelijk) schuldig aan het ongeval, dan kan hij zijn schade (geheel of gedeeltelijk) niet op een ander verhalen. Bij eenzijdige ongevallen zal de bestuurder doorgaans geen recht op schadevergoeding hebben. Bestuurders kunnen, indien zij ook in deze gevallen hun schade vergoed willen hebben, zich daarvoor verzekeren. De door de automobiel-assuradeuren aangeboden «Schadeverzekering Inzittenden» (SVI) biedt in genoemde gevallen compensatie. De SVI garandeert een vergoeding als ware de schade ontstaan door een onrechtmatige daad van een derde,

¹ Zie o.m. R. van den Bergh, Is verkeersveiligheid te duur?, Rechtskundig Weekblad 1994-1995, pp. 1313-1323.

ongeacht wie in feite aansprakelijk is. Vergoed worden alle materiële en immateriële schadeposten terzake van letsel en overlijden die ook door een aansprakelijkheidsverzekeraar zouden worden vergoed. De SVI vergoedt rechtstreeks de door de gelaedeerde geleden schade. Omdat in de meeste gevallen de bestuurder ook bezitter of kentekenhouder is, en in die hoedanigheid in de positie is om te beslissen of al dan niet een SVI moet worden gesloten, is het derhalve uit een oogpunt van slachtofferbescherming minder dringend ten behoeve van bestuurders een stelsel te creëren waarbij ook deze altijd hun schade vergoed krijgen.¹ Voor passagiers is dit evenwel anders. Zij zijn doorgaans niet degenen die voor het motorrijtuig waarmee zij meerijden de verzekering sluiten, en hebben dan ook niet de keus zich al dan niet voor personenschade te verzekeren. Vanuit een oogpunt van slachtofferbescherming ligt het daarom hier wel voor de hand een stelsel te creëren waarbij zij te allen tijde hun schade vergoed krijgen. Dit temeer omdat ook voor hen geldt dat de letsel schade die zij door een verkeersongeval oplopen ingrijpend kan zijn. Op de bezitter of houder van een motorrijtuig wordt daarom een risicoaansprakelijkheid gelegd voor de schade door dood of letsel die passagiers van zijn motorrijtuig oplopen bij een verkeersongeval. Een risicoaansprakelijkheid voor de personenschade van passagiers heeft weinig consequenties voor de hoogte van de verzekeringspremie. Immers, ook onder het huidige systeem stellen de verzekeraars in de meeste gevallen de passagiers schadeloos. Dit omdat doorgaans ofwel de eigen bestuurder geheel of gedeeltelijk aansprakelijk is, ofwel een andere bestuurder.

Dit roept dan wel de vraag op of het huidige systeem zodanige lacunes kent dat het noodzakelijk is om het bestaande stelsel op dit punt te wijzigen. Afgezien van een aantal specifieke voordelen van een risicoaansprakelijkheid die gelegd wordt op de bezitter of houder van het eigen motorrijtuig – waarover hieronder – worden in het bestaande stelsel passagiers in een aantal gevallen niet schadeloos gesteld.² Zo kan het zijn dat voor de schade een fietser of voetganger (gedeeltelijk) aansprakelijk is. Omdat voor deze verkeersdeelnemers een aansprakelijkheidsverzekering niet verplicht is, kan het zijn dat een passagier zijn schade niet geheel vergoed zal krijgen. Voorts is bij een ongeval waarbij een passagier gewond raakt de bestuurder niet altijd aansprakelijk. Zo leveren plotseling en objectief onvoorzien optredende gladheid en mist overmacht op. Hetzelfde geldt voor een ongeval dat het gevolg is van een onvoorzien gebrek van het motorrijtuig.³ Ook slecht werkende verkeerslichten kunnen voor de bestuurder wellicht overmacht opleveren.⁴ Het voordeel van de verplichte verzekering als hier voorgesteld is dat passagiers te allen tijde – dus ook in deze situaties – hun schade vergoed krijgen. Hetzelfde geldt in situaties waarin niet te bewijzen valt wie schuldig is aan het ongeval. Bovendien krijgt het slachtoffer direkt van de verzekeraar zijn schade vergoed, en niet pas indien uitgevochten is wie schuldig is aan het ongeval.

Opgemerkt moet worden dat de positie van passagiers ook verbeterd zou kunnen worden door de bezitter of houder van een motorrijtuig dat bij een verkeersongeval betrokken is aansprakelijk te doen zijn voor de schade van passagiers van een ander daarbij betrokken motorrijtuig. Automobillisten zijn dan ieder kruiselings aansprakelijk voor de schade van de passagiers van andere bij een ongeval betrokken motorrijtuigen. Dit heeft echter allereerst het nadeel dat bij eenzijdige ongevallen een passagier alleen zijn schade vergoed kan krijgen bij schuld van de bestuurder van het eigen motorrijtuig. In de hierboven genoemde situaties zal een passagier dan ook niet altijd schadeloos gesteld worden. Belangrijker is evenwel het volgende. Een verzekeraar die de schade van passagiers van het eigen motorrijtuig dekt kan met het oog op de preventie effectiever maatregelen stimuleren dan een verzekeraar die de schade van de passagiers van een aangereden motorrijtuig dekt.⁵ Zij

¹ Vgl. ook A. R. Bloembergen, Het rapport over het verkeersongevallenrecht, NJB 1978, p. 699.

² Vgl. C. H. W. M. Sterk, Naar een betere bescherming van inzittenden van motorrijtuigen bij verkeersongevallen, in: *Iusta causa* (Wachter-bundel), Tilburg, 1992, pp. 96–107.

³ HR 7 april 1967, NJ 1967, 282. Zie evenwel het voorgestelde artikel II.

⁴ Waarbij dan overigens niet is uit te sluiten dat de wegbeheerder aansprakelijk is.

⁵ Vgl. A. R. Bloembergen, Het rapport over het verkeersongevallenrecht, NJB 1978, p. 699–700, en dezelfde, *Verkeersaansprakelijkheid en preventie*, Verkeersrecht 1995, p. 5.

kunnen inspelen op de veiligheid van inzittenden door hun acceptatie-beleid en premiestelling afhankelijk te stellen van de veiligheid van het motorrijtuig. Te denken valt hierbij aan veiligheidsmaatregelen als ABS, airbags, kooiconstructies, kreukelzones, type gordels et cetera. Ook bestuurders zullen overigens van dergelijke veiligheidsmaatregelen profiteren, zodat het mes aan twee kanten snijdt. Voor een aansprakelijkheidsverzekeraar die de schade van passagiers van andere motorrijtuigen dekt, bestaat deze mogelijkheid van het stimuleren van veiligheidsvoorzieningen niet. Met het oog op de preventie van schade is daarom de in dit wetsvoorstel neergelegde directe risicoaansprakelijkheid te prefereren boven een kruiselingse risicoaansprakelijkheid. Een verzekering van de eigen schade biedt nog een aantal voordelen boven een verzekering van andermans schade. Onder meer kan op het volgende worden gewezen. Zo zijn de uitvoeringskosten in een systeem waarbij men de eigen verzekeraar aanspreekt doorgaans lager. Belangrijk is verder dat bij een verzekering van de eigen schade de mogelijkheid bestaat de hoogte van de premie te laten afhangen van het risico. Te denken valt aan de inkomenspositie en de gezinssituatie, maar ook aan de risico's die het type motorrijtuig voor passagiers meebrengt. Zo zijn de risico's voor de passagiers van een motorfiets aanmerkelijk groter dan die van een vrachtauto.

Overigens zou men bovenstaande voordelen ook kunnen bereiken met een systeem waarbij de bezitter of houder verplicht wordt ten behoeve van passagiers een inzittendenverzekering te sluiten die de schade door dood of letsel dekt. Ook dan is er sprake van een situatie waarin de verzekeraar de schade van de passagiers van het eigen motorrijtuig dekt. Gelijk boven kan ook dan de verzekeraar preventiemaatregelen stimuleren en de premies afstemmen op de risico's. Bij deze oplossing zou echter de WAM ingrijpend moeten worden gewijzigd. Bovendien kunnen regresnemende instanties zich niet beroepen op een dergelijke verzekering, hetgeen, zo is mij bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel gebleken, een oplossing in die richting moeilijk haalbaar maakt. De thans gekozen oplossing heeft verder als voordeel dat de aansprakelijkheid voor verkeersongevallen onder één regime valt en daardoor op één plaats geregeld kan worden, te weten in Boek 8 BW. Wel zij erop gewezen dat een directe risicoaansprakelijkheid en een verplichte inzittendenverzekering één belangrijk verschil in uitwerking heeft. Bij een risicoaansprakelijkheid zal de bezitter of houder die zelf passagier van het motorrijtuig is, bij een verkeersongeval geen beroep kunnen doen op deze aansprakelijkheid. Hij zou dan immers als bezitter of houder aansprakelijk zijn voor zijn eigen schade. In dat geval zou hij wel een beroep kunnen doen op zijn eigen inzittendenverzekering ten behoeve van passagiers. Omdat het hier echter de bezitter of houder betreft heeft hij de keuze om de schade die hij in een dergelijke situatie oploopt te verzekeren. Bovendien zal in deze situatie in veel gevallen al een ander voor zijn schade aansprakelijk zijn, te weten ofwel (geheel of gedeeltelijk) zijn eigen bestuurder, ofwel (geheel of gedeeltelijk) een andere bestuurder. Evenals bij ongemotoriseerden wordt een passagier het recht op schadevergoeding onthouden indien het ongeval het gevolg is van zijn opzet of bewuste roekeloosheid. Op deze begrippen zal in de artikelgewijze toelichting worden ingegaan.

9. Werknemers

Als gezegd zijn in dit wetsvoorstel geen bijzondere voorzieningen ten behoeve van de bestuurder getroffen. De achterliggende gedachte is dat de bestuurder doorgaans ook bezitter of kentekenhouder is, en in die hoedanigheid in de positie is om te beslissen of hij ter dekking van zijn eigen personenschade al dan niet een SVI wil sluiten. Het kan echter zo zijn dat de bestuurder van een motorrijtuig dat bij een ongeval betrokken is,

niet de kentekenhouders is en dus niet de keuze heeft gehad zichzelf tegen personenschade te verzekeren. Men denke met name aan de echtgeno(o)t(e), kinderen of werknemers van de kentekenhouders. Uiteraard kunnen ook anderen het motorrijtuig tijdens een ongeval besturen. Het probleem dat deze dan onverzekerd zijn zonder dat zij de keuze hebben gehad om zich tegen personenschade te verzekeren zou opgelost zijn door op de kentekenhouders een risicoaansprakelijkheid te leggen voor de schade van de bestuurders van zijn eigen motorrijtuig. Aldus zou alleen de kentekenhouders die zelf bestuurder is volgens dit wetsvoorstel geen recht op schadevergoeding hebben. Dit zou evenwel aanleiding kunnen geven tot oneigenlijk gebruik, immers twee kentekenhouders van een motorrijtuig zouden elkaar hun voertuig in bruikleen kunnen geven zodat zij beiden ook als bestuurder aanspraak op schadevergoeding zouden kunnen maken. Zonder extra kosten zouden zij dan toch verzekerd zijn. Een andere mogelijkheid is om op de kentekenhouders een risicoaansprakelijkheid te leggen voor de personenschade van slechts een aantal mogelijke categorieën bestuurders, zoals de genoemde echtgeno(o)t(e), kinderen en werknemers van de verzekeringsplichtige. Voor de werknemers wordt dit, zoals hieronder wordt toegelicht, ook gedaan, zij het dat de risicoaansprakelijkheid niet wordt gelegd op de kentekenhouders die werkgever is, maar op de werkgever als zodanig. Voor de echtgeno(o)t(e) en de kinderen is dit echter niet goed mogelijk, omdat ook dit oneigenlijk gebruik kan uitlokken. Immers, degene die binnen het gezin het meest frequent als bestuurder gebruik maakt van een motorrijtuig zou een ander familielid dat nooit als bestuurder van het betrokken motorrijtuig optreedt, als kentekenhouders een verzekering kunnen laten sluiten, zodat degene die gewoonlijk of zelfs altijd het motorrijtuig bestuurt, toch voor zijn personenschade verzekerd zou zijn. Overigens geldt voor de hier bedoelde personen – echtgenoot en kinderen van de bezitter of kentekenhouders – dat het voor hen, evenals voor de bezitter of kentekenhouders zelf, minder klemmend is dat zij niet onder het regime vallen. Weliswaar hebben zij niet zelf de keus een verzekering af te sluiten die ook de schade van de bestuurder dekt, maar hun relatie tot de bezitter of kentekenhouders zal meestal van dien aard zijn, dat zij wèl invloed zullen hebben op diens desbetreffende keuze.

Als gezegd is er wel voor gekozen op de werkgever een risicoaansprakelijkheid te leggen voor de personenschade van de werknemers die in de uitoefening van zijn werkzaamheden een motorrijtuig bestuurt. Er zijn verschillende argumenten aan te voeren om een werkgever aansprakelijk te doen zijn voor de personenschade van de werknemers die een motorrijtuig bestuurt. In de eerste plaats geldt voor hen dat zij, indien zij althans rijden in de auto van de werkgever, niet de verzekeringsplichtige zijn, en dus ook niet de keuze hebben hun eigen personenschade te verzekeren. Voorts is het naar mijn mening wenselijk dat een werknemers die krachtens zijn verplichtingen uit zijn arbeidsverhouding bij het verrichten van zijn taak een motorrijtuig bestuurt, de schade die hij lijdt door de extra risico's waaraan hij daarbij wordt blootgesteld, vergoed krijgt. Naar huidig recht zal hij zijn schade in ieder geval krachtens artikel 6:162 BW vergoed krijgen indien een andere verkeersdeelnemers aansprakelijk is. Naar mijn mening dient hij echter in overeenstemming met de algemene uitgangspunten van dit wetsvoorstel ook recht te hebben op schadevergoeding indien hij zelf het ongeval heeft veroorzaakt. Het is dan redelijk de daaruit voortvloeiende schade die binnen dienstverband wordt opgelopen niet voor rekening van de werknemers te laten, tenzij het ongeval veroorzaakt is door diens opzet of bewuste roekeloosheid. Dit is thans immers ook het geval bij een aantal andere situaties waarbij de werknemers schade veroorzaakt of oploopt. Worden bijvoorbeeld bij een door de werknemers veroorzaakt verkeersongeval ook andere personen gewond, dan is krachtens artikel 6:170 BW de werkgever aansprakelijk en behoeft de werknemers – behoudens bij opzet en bewuste roekeloosheid –

niet bij te dragen in de schade die aan deze personen door de werkgever vergoed wordt. Het is dan niet redelijk dat de werknemer wel zijn eigen schade moet dragen. Overigens heeft de Hoge Raad beslist dat de werknemer die krachtens zijn verplichtingen uit de arbeidsovereenkomst van zijn eigen motorrijtuig gebruik maakt, en daarbij door eigen schuld een ongeval veroorzaakt, in beginsel recht heeft op vergoeding door de werkgever van de schade aan zijn auto.¹ De Hoge Raad baseert dit op de aard van de arbeidsovereenkomst en de eisen van de redelijkheid en billijkheid. Het is daarbij – zo meen ik – dan niet aannemelijk dat de werknemer in een dergelijke situatie wel recht heeft op vergoeding van zijn zaakschade, maar niet op vergoeding van zijn zoveel meer ingrijpende personenschade. In die zin zou – zoals hiervoor in de inleidende paragraaf is betoogd – de hier bedoelde bescherming van de werknemer/bestuurder wellicht als codificatie kunnen worden gezien. Het voorstel derhalve om de werkgever die zijn werknemer een motorrijtuig laat besturen aansprakelijk te doen zijn voor de daarbij opgelopen personenschade van de werknemer, kan worden gezien als een belangrijke wettelijke aanvulling op de bescherming van de werknemer die tijdens dienstverband schade oploopt of veroorzaakt.² Hierbij valt nog op het volgende te wijzen. De bescherming die artikel 7:658 BW aan werknemers biedt is – kortweg gezegd – beperkt tot bedrijfsongevallen binnen de gebouwen en werkterreinen van de werkgever. Dit betekent dat indien een bedrijfsongeval zich voordoet in de vorm van een verkeersongeval werknemers deze bescherming wordt onthouden. Anders gezegd: chauffeurs in dienst van een bedrijf hebben niet de bescherming die andere werknemers hebben. Overigens is al wel een zekere bescherming van de werknemer/bestuurder in de jurisprudentie ontwikkeld. De bescherming die dit wetsvoorstel aan de werknemer/chauffeur biedt, houdt dan ook deels een codificatie van jurisprudentie in.

De risicoaansprakelijkheid die op de werkgever wordt gelegd berust – als gezegd – op de gedachte dat bij de verwezenlijking van de extra risico's waaraan een werknemer wordt blootgesteld indien hij in de uitoefening van zijn werkzaamheden een motorrijtuig bestuurt, deze niet voor rekening van de werknemer behoren te komen, maar voor rekening van de werkgever, die immers profiteert van deze activiteit. Hierbij dient het niet uit te maken of de werknemer het motorrijtuig van zijn werkgever bestuurt, dan wel zijn eigen motorrijtuig. Daarom is de aansprakelijkheid niet gelegd op de werkgever die kentekenhouder is van het motorrijtuig dat de werknemer bestuurt, maar op de werkgever als zodanig. Tevens is er daarom voor gekozen deze risicoaansprakelijkheid buiten de regeling van de verkeersaansprakelijkheid te houden, en in plaats daarvan in de regeling van de arbeidsovereenkomst op te nemen. De activiteit van de werknemer vloeit immers voort uit de vervulling van zijn verplichtingen uit de arbeidsovereenkomst. Een en ander heeft overigens ook tot gevolg dat de aansprakelijkheid van de werkgever niet valt of behoort te vallen onder de verplichte WAM-dekking. Het betreft hier immers een typisch bedrijfsrisico. Mede met het oog daarop is artikel 4, eerste lid, WAM gewijzigd. Dit betekent wel dat de aansprakelijkheid van de werkgever als hier bedoeld niet verplicht verzekerd is. Wel zal in veel gevallen de werkgever een bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering hebben gesloten, maar deze dekt niet de aansprakelijkheid voor schade die door motorrijtuigen in het verkeer wordt veroorzaakt. Het is mede daarom raadzaam de werkgever de mogelijkheid te geven aan zijn aansprakelijkheid te ontkomen indien hij voor de schade die de werknemer oploopt een directe schadeverzekering heeft gesloten, omdat de aansprakelijkheid van de werkgever door geen enkele verzekering wordt gedekt. De verzekeraars hebben reeds toegezegd dat zij een dergelijke verzekering zullen ontwikkelen.

Er zij op gewezen dat een werknemer ook in het kader van de uitoefening van zijn werkzaamheden als passagier of ongemotoriseerde bij een

¹ HR 16 oktober 1992, NJ 1993, 264 (Bruinsma).

² Zie wat betreft dit laatste bijv. ook art. 7:661 BW en de vele bepalingen waarin het regresrecht op collega-werknemers is uitgesloten. Zie voor een overzicht van dit laatste T. Hartlief en R. P. J. L. Tjittes, Verzekering een aansprakelijkheid, Deventer, 1994, pp. 88–94.

verkeersongeval betrokken kan raken. In dat geval geniet hij de bescherming die iedere passagier of ongemotoriseerde in dit wetsvoorstel verkrijgt. Weliswaar kan men ook hier volhouden dat het om een typisch bedrijfsrisico gaat, maar het lijkt weinig raadzaam om daarom voor deze werknemers een los van de verkeersaansprakelijkheid staand apart regime te creëren.

Er is voor gekozen om de bescherming van werknemers-bestuurders niet te beperken tot werknemers in de zin van artikel 7:610 BW. De hierboven beschreven bescherming doet zich immers niet alleen voor deze werknemers voelen. Daarom wordt evenals in het nieuw voorgestelde vierde lid van artikel 7:658 BW¹ ook een risicoaansprakelijkheid gelegd op degene die in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf een motorrijtuig laat besturen door iemand met wie hij geen arbeidsovereenkomst heeft. Dit is wenselijk omdat de vrijheid van degene die een bedrijf uitoefent om te kiezen voor het laten verrichten van het werk door werknemers of door anderen, niet van invloed behoort te zijn op de rechtspositie van degene die het werk verricht en betrokken raakt bij een verkeersongeval. Dit is met name van belang voor uitzendarbeid, uitlening en aanneming van werk, waarbij tussen de werknemer en de derde (inlener) geen arbeidsovereenkomst bestaat.

10. Verhouding tot de aansprakelijkheid uit vervoerovereenkomst

Passagiers van een motorrijtuig zijn of kunnen ook zijn reizigers die met de vervoerder een overeenkomst van personenvervoer in de zin van artikel 8:100 BW of 8:1140 BW hebben gesloten. Artikel 100 ziet bij personenvervoer over de weg op – kortweg gezegd – het vervoer per lijndienst, en artikel 1140 op het overige personenvervoer over de weg. Het laatste artikel heeft niet alleen betrekking op vervoer per touringcar of per taxi, maar bijvoorbeeld ook op de overeenkomst die de bestuurder met zijn al dan niet kosteloos meerijdende inzittende(n) sluit.² Specifiek voor schade veroorzaakt door dood of letsel van de reiziger ten gevolge van een ongeval is in de artikelen 8:105 en 1147–1148 BW een bijzonder aansprakelijkheidsregime neergelegd. Dit komt er – kortweg gezegd – op neer dat de vervoerder voor deze schade aansprakelijk is tenzij het ongeval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden. Daarnaast kan een beroep worden gedaan op eigen schuld van de reiziger. Een en ander brengt derhalve mee dat anders dan bij een risicoaansprakelijkheid voor de schade van passagiers, passagiers die een vervoerovereenkomst hebben gesloten bij een verkeersongeval niet altijd of niet altijd volledig schadeloos worden gesteld. Dit doet de vraag rijzen of de risicoaansprakelijkheid ten behoeve van passagiers te allen tijde zou moeten gelden, ongeacht de verhouding waarin de passagier tot de vervoerder staat.

Belangrijk bij deze bijzondere aansprakelijkheidsbepalingen is dat deze berusten op een afweging van de belangen van de bij de vervoerovereenkomst betrokken partijen. Het dwingendrechtelijke regime is allereerst van belang voor de overeen te komen tegenprestatie. De zwaarte van de aansprakelijkheid is rechtstreeks van invloed op de hoogte van de vervoerprijs. Voorts is zij van invloed op de verzekeraarbaarheid van de betreffende aansprakelijkheid. Om die reden gelden deze regels voor de contractuele aansprakelijkheid ook voor de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad; vgl. artikel 8:116 en 1081 BW. Het in de wet bereikte evenwicht moet niet door een buitencontractuele aansprakelijkheid verstoord kunnen worden.³ Hetzelfde kan zich evenwel ook voordoen bij een op de vervoerder gelegde risicoaansprakelijkheid, die aanmerkelijk verder gaat dan het contractuele aansprakelijkheidsregime van Boek 8. Door de risicoaansprakelijkheid ook van toepassing te laten zijn voor de situatie waarin tussen de passagiers en de vervoerder een vervoer-

¹ Kamerstukken II 1996/97, nr. 25 263 (Flexibiliteit en zekerheid).

² Parl. Gesch. Boek 8, p. 1116. Zie ook HR 11 april 1958, NJ 1958, 467.

³ Vgl. W. Snijders, Samenloop van wetsbepalingen in het nieuwe BW, in: Speculum Langemeijer, Zwolle 1973.

overeenkomst is gesloten, kan het bovenbedoelde evenwicht verstoord worden. Het is evenwel ook niet zo dat in alle situaties waarin een vervoerovereenkomst gesloten is, dit evenwicht verstoord dreigt te worden. Met name zal hiervan geen sprake zijn indien het een overeenkomst betreft die de bestuurder met zijn meerrijdende inzittende(n) sluit. Het gevaar voor een verstoring van het evenwicht valt hooguit te verwachten bij het bedrijfsmatige vervoer, waarbij de reiziger een tegenprestatie verschuldigd is. In die situatie kan de vervanging van het contractuele aansprakelijkheidsregime door een risicoaansprakelijkheid van directe invloed zijn op de hoogte van de tegenprestatie.

Om dan echter daaruit te concluderen dat passagiers in het bedrijfsmatige vervoer de bescherming die een risicoaansprakelijkheid biedt, moeten ontberen, heeft een aantal vreemde gevolgen. Zo heeft dit tot gevolg dat de niet betalende passagier beter beschermd is dan een betalende passagier. Voorts is ook de bestuurder-werknemer van een bus of taxi beter beschermd dan de door hem vervoerde passagiers. Dit maakt dat men slechts in een uiterst geval en derhalve alleen als dit tot een sterke stijging van de vervoerprijs zou leiden, de passagiers in het professionele personenvervoer anders mag behandelen. Het mogelijke effect van een stijging van de vervoerprijs zal zich echter naar mijn mening niet of nauwelijks voordoen. Dit omdat het aantal overleden en gewonden passagiers bij het professionele personenvervoer gering is. Zo waren er in 1995 in het openbaar vervoer en het overige busvervoer 1 overleden busreiziger en 9 gewonde busreizigers die opgenomen moesten worden in een ziekenhuis. In 1994 waren dat er 0 respectievelijk 14. Bovendien moet men bedenken dat in de gevallen waarin de vervoerder zich bij zijn contractuele aansprakelijkheid op overmacht kan beroepen, het ongeval doorgaans veroorzaakt is door een fout van een andere verkeersdeelnemer. In dat geval is dan weliswaar de vervoerder bij een risicoaansprakelijkheid wel aansprakelijk, maar heeft hij ex artikel 6:162 BW verhaal op genoemde verkeersdeelnemer. Per saldo zal daarom zijn totale aansprakelijkheidslast niet of nauwelijks groter zijn. Ik verwacht dan ook niet meer dan een hooguit lichte stijging van de vervoerprijs als gevolg een betere bescherming van passagiers in het professionele personenvervoer, en zie dan ook geen reden deze passagiers de extra bescherming te onthouden. Opmerking verdient dat het mede met het oog op de hoogte van de vervoerprijs wel wenselijk is dat de vervoerder zich kan blijven beroepen op de beperking van zijn aansprakelijkheid tot de in de artikelen 8:110 en 1157 bedoelde bedragen. Dit temeer omdat bij ongevallen in het personenvervoer – hoe weinig voorkomend ook – het aantal doden en gewonden, en daarmee de totale schade, omvangrijk kan zijn. Zou men ook voor dergelijke gevallen uitgaan van volledige schadevergoeding, dan komt de verzekeraarbaarheid van de aansprakelijkheid van de vervoerder in het gedrang.

Opgemerkt zij nog dat afdeling 2 van titel 13 van Boek 8 BW niet slechts van toepassing is op bedrijfsmatig personenvervoer over de weg, maar ook op niet-bedrijfsmatig kosteloos vervoer, en ook in die situatie, evenals onder het huidige recht, de vervoerder zich kan beroepen op de beperking van zijn aansprakelijkheid. Hier spelen aspecten als de vervoerprijs en de verzekeraarbaarheid weliswaar geen rol, maar er is geen reden om degene die een vriendendienst verricht verder aansprakelijk te houden dan degene die in een professioneel kader zijn dienst verricht.

Omdat derhalve de risicoaansprakelijkheid ook zal gelden voor de reiziger, verliest het bijzondere aansprakelijkheidsregime als neergelegd in de artikelen 8:105 en 1147–1148 BW veel van zijn betekenis. Deze bepalingen behouden wel hun betekenis bij regresvorderingen van een uitkerende instantie of werkgever, nu in het onderhavige wetsvoorstel de voorgestelde risicoaansprakelijkheid ten behoeve van passagiers wordt opgenomen in artikel 6:197 BW.

11. Gebrekkige motorrijtuigen

Artikel 6:173 BW legt op de bezitter van een roerende zaak een risicoaansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een gebrek van een zaak. In het derde lid van dit artikel wordt echter een uitzondering gemaakt voor onder meer motorrijtuigen. Een regeling voor de aansprakelijkheid van gebrekkige motorrijtuigen was aanvankelijk opgenomen in artikel 6.3.14, eerste lid, van het ontwerp-Meijers. Dit artikel is echter bij gelegenheid van de memorie van antwoord aan de Tweede Kamer geschrapt omdat het voornemen bestond deze materie te regelen in Boek 8 betreffende verkeersmiddelen en vervoer.¹ Thans doet zich dan ook de vraag voor of de uitzondering in het derde lid van artikel 173 BW voor motorrijtuigen, niet dient te vervallen.

Allereerst kan worden opgemerkt dat in dit wetsvoorstel bij een ongeval met een motorrijtuig een risicoaansprakelijkheid wordt gelegd op de bezitter of houder van een motorrijtuig ten behoeve van ongemotoriseerde verkeersslachtoffers en passagiers en op de werkgever ten behoeve van zijn werknemers/bestuurders, zonder dat van belang is wat de oorzaak is van het ongeval. Bij schade ten gevolge van gebreken van het motorrijtuig wordt derhalve in dit wetsvoorstel reeds een risicoaansprakelijkheid gecreëerd ten behoeve van fietsers, voetgangers, passagiers en werknemers/bestuurders, mits zij hierdoor betrokken raken bij een verkeersongeval. Ook het huidige recht kent voor fietsers en voetgangers een risicoaansprakelijkheid voor verborgen gebreken van een motorrijtuig, omdat dat gebrek niet begrepen is onder «overmacht» in de zin van artikel 185 WVW 1994.² Deze aansprakelijkheid bestaat thans echter niet indien schade aan een motorrijtuig in beweging of aan daarmee vervoerde personen of zaken wordt toegebracht. Indien een ongeval het gevolg is van een onvoorzien gebrek van het motorrijtuig, levert dit in deze situatie namelijk wel overmacht op.³ Zoals boven beschreven is het echter van meet af aan wel de bedoeling geweest ook een risicoaansprakelijkheid in het leven te roepen voor schades veroorzaakt door een gebrekkig motorrijtuig aan een ander motorrijtuig in beweging of aan daarmee vervoerde personen (m.n. nog bestuurders) of zaken.⁴ Thans bestaat ook de merkwaardige situatie dat er voor deze schades wel een risicoaansprakelijkheid bestaat indien deze zijn veroorzaakt door fietsen, karren en andere ongemotoriseerde voertuigen met gebreken. Om aan deze situatie een einde te maken en om bovengenoemd voornemen alsnog te realiseren, wordt dan ook voorgesteld om de uitzondering in het derde lid van artikel 173 BW voor motorrijtuigen te laten vervallen. Dit heeft derhalve tot consequentie dat bij een verkeersongeval dat zijn oorzaak vindt in een gebrek van een daarbij betrokken motorrijtuig, er ook een risicoaansprakelijkheid bestaat voor schade toegebracht aan andere motorrijtuigen en aan daarmee vervoerde personen (m.n. bestuurders) en zaken, alsmede aan andere zaken als wegmeubilair. Overigens bestaat deze risicoaansprakelijkheid uiteraard niet alleen in het geval het motorrijtuig bij een verkeersongeval is betrokken. Indien bijvoorbeeld een in een garage gestalde auto door een gebrek ontploft, is de bezitter aansprakelijk voor de daardoor veroorzaakte personen- en zaakschade.

12. Zaakschade

De problematiek van de zaakschade verschilt aanmerkelijk van die van de personenschade. Bij de vergoeding van zaakschade spelen overwegingen van sociale aard een veel minder belangrijke rol dan bij de vergoeding van personenschade, die immers voor de slachtoffers veelal ingrijpend is. Bij de keuze voor een ander wettelijk stelsel spelen dan ook andere overwegingen een belangrijke rol, zoals efficiency van de schadeafwikkeling, keuzevrijheid van motorrijtuigenbezitters en premieniveau.

¹ Zie Parl. Gesch. Boek 6, p. 782.

² HR 16 april 1942, NJ 1942, 394 (Torenbout).

³ HR 7 april 1967, NJ 1967, 282 (Motorkap Daf).

⁴ Vgl. Parl. Gesch. Boek 6, pp. 773–774.

Ten aanzien van zaakschade zal hieronder onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende categorieën van zaken die bij een verkeersongeval beschadigd kunnen worden. Onderscheid zal worden gemaakt tussen schade aan een motorrijtuig (casco- of blikshade), zaakschade van ongemotoriseerden (fiets, kleding etc.) en beschadiging van gebouwen, wegmeubilair en wegen.

Reeds in de notitie Verkeersaansprakelijkheid constateerde mijn ambtsvoorganger dat zich in de praktijk geen problemen voordoen op het gebied van de zaakschade (Kamerstukken II 1989–1990, 21 528, nr. 1, p. 3). Uitgangspunt bij dit wetsvoorstel is dan ook dat voor de aansprakelijkheid voor zaakschade de status quo zoveel mogelijk wordt gehandhaafd en dat alleen daar waar de efficiency van de schadeafwikkeling daarmee gediend is dit regime wordt gewijzigd. Opgemerkt kan daarbij worden dat waar de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid in haar tweede rapport nog voorstellen op het terrein van de zaakschade heeft ontwikkeld, de behoefte daaraan sterk is afgenomen. In het genoemde rapport wordt voor wat betreft het daarin weergegeven meerderheidsstandpunt, de oplossing voor het terrein van de cascochade gezocht in een zg. baremasysteem. Dit systeem gaat uit van schuldaansprakelijkheid, waarbij een vereenvoudiging wordt bereikt door een schematisering van de situaties waarin al of niet schuld, respectievelijk een gelijke of gedeelde schuld moet worden aangenomen. Sedert dit rapport dat uit 1980 stamt, is veel ervaring opgedaan met het in de jaren zeventig door de assuradeuren ingevoerde stelsel van vereenvoudigde schaderegeling dat ook uitgaat van een baremasysteem. Ten aanzien van de cascochade is er daarom onvoldoende noodzaak voor de wetgever om regelend op te treden.

In genoemd rapport is voor wat betreft de grondslag van de aansprakelijkheid door de meerderheid de handhaving van het huidige stelsel aanbevolen. Met name voor cascochade werd handhaving van het huidige stelsel van schuldaansprakelijkheid bepleit. Ook in dit wetsvoorstel wordt voor deze schade in navolging van de personenschade van de bestuurder het huidige stelsel van schuldaansprakelijkheid gehandhaafd.¹ Dit betekent dat bij een ongeval tussen twee motorrijtuigen de schade gedragen wordt door het motorrijtuig waarvan de bestuurder schuld heeft, tenzij er meerdere bestuurders schuldig zijn, in welk geval er een schuldverdeling plaatsvindt. De cascochade waarvoor geen andere partij aansprakelijk is, wordt door de bezitter van het motorrijtuig zelf gedragen, tenzij hiervoor een cascoverzekering is gesloten. Iedere bezitter van een motorrijtuig kan zich volledig verzekeren voor de gevolgen van beschadiging of verlies van zijn motorrijtuig. De reden waarom vele motorrijtuigenbezitters hiervan afzien is vaak dat de te betalen premie te hoog is in verhouding tot de waarde van het motorrijtuig. Een andere stelsel van aansprakelijkheid, waarbij de cascochade onder vrijwel alle omstandigheden vergoed wordt, bijvoorbeeld door een stelsel van kruiselingse risicoaansprakelijkheid, verdient mijns inziens ook geen aanbeveling. Dit zou immers tot een aanmerkelijke verhoging van de premie voor de aansprakelijkheidsverzekering leiden, en maakt derhalve het stelsel zo kostbaar dat gevreesd moet worden dat velen zich niet zullen verzekeren. Tevens wordt daarmee de facto de vrijheid van iedere bezitter van een motorrijtuig om het risico van cascochade te verzekeren dan wel dit voor eigen risico te nemen, sterk ingeperkt. Een groot deel van dit risico zal immers verplicht worden verzekerd door de houders van andere motorrijtuigen, terwijl hij zelf het risico van schade aan andere motorrijtuigen zal moeten verzekeren.

Voor cascochade geldt derhalve hetzelfde stelsel van aansprakelijkheid als voor de personenschade van de bestuurder. Omdat deze vormen van schade zich ook vaak in combinatie zullen voordoen, komt dit de eenvoud en hanteerbaarheid van het systeem ten goede. Mede om die reden is ervoor gekozen om voor de zaakschade van ongemotoriseerde verkeers-

¹ Hetzelfde geldt voor de schade van zaken die zich in of op het motorrijtuig bevinden (kleding van inzittenden, bagage etc.).

deelnemers dezelfde regels te laten gelden in het geval zij ook personen-schade hebben geleden. Dit komt er derhalve op neer dat bij een combinatie van personen- en zaakschade in dit wetsvoorstel ook voor deze laatste schade bij een ongeval met een motorrijtuig een risico-aansprakelijkheid wordt gelegd op de bezitter of houder van een motorrijtuig. Aldus wordt bereikt dat, als er eenmaal letsel is, er niet voor de tevens opgetreden zaakschade een aparte procedure moet worden gevoerd. Bij zaakschade van ongemotoriseerde zaken te denken aan beschadiging van de fiets, kleding en andere persoonlijke zaken (zoals bagage). Dit argument van de eenvoud van de schadeafwikkeling gaat niet op indien de ongemotoriseerde alleen zaakschade heeft geleden. In dat geval zijn er geen argumenten om deze schade door een dergelijke zware vorm van aansprakelijkheid, waarbij immers ook een beroep op eigen schuld niet mogelijk is, te laten beheersen. Desalniettemin geldt ook voor deze schade dat zij omvangrijk kan zijn door de verwezenlijking van het gevaar dat verbonden is aan een motorrijtuig in beweging. Dit komt ook tot uitdrukking in artikel 185 WVV 1994, dat immers ook betrekking heeft op de zaakschade van de ongemotoriseerde. Daarom is er in het onderhavige 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 1994.

De bovenstaande oplossing is ook gekozen voor de zaakschade van passagiers. Ook hier wordt bij een combinatie van personen- en zaakschade in dit wetsvoorstel voor deze laatste schade een risico-aansprakelijkheid gelegd op de bezitter of houder van het motorrijtuig. Dit eveneens ter wille van de eenvoud en hanteerbaarheid van het systeem bij de combinatie van beide vormen van schade. Heeft de passagier of werknemer/bestuurder alleen zaakschade geleden, dan zal hij zich voor deze schade moeten beroepen op artikel 6:162 BW, of – indien het een reiziger is – op de artikelen 8:106 of 1150 BW. Voor een reiziger komt dit er derhalve op neer dat bij de combinatie van personen- en zaakschade voor de zaakschade een zwaarder aansprakelijkheidsregime op de vervoerder wordt gelegd, dan als neergelegd in de artikelen 8:106 en 1150 BW. Wel zal de vervoerder zich ook dan voor deze schade kunnen beroepen op de limitering van zijn aansprakelijkheid in de artikelen 8:110 en 1157 BW. Voor de werknemer/bestuurder wordt in navolging van artikel 7:658 BW een ander systeem voorgesteld, dat overigens een codificatie van bestaande rechtspraak is.¹ Hier wordt op de werkgever een risico-aansprakelijkheid gelegd voor de zaakschade van de werknemer/bestuurder, ook in de situatie waarin deze alleen zaakschade heeft geleden.

Aparte aandacht verdient de schade die wordt veroorzaakt aan wegmeubilair, gebouwen en andere onroerende en roerende zaken die zich op of in de nabijheid van een weg bevinden. Onder wegmeubilair worden in dit verband verstaan lantaarnpalen, vangrails, verkeersinstallaties, wegwijzers, viaducten, bruggen etc. Ook valt hierbij te denken aan beschadiging van het wegdek en opruimingskosten wegens van een motorrijtuig afgevallen of uitgestroomde lading. Voorts valt te denken aan treinen², trams en niet aan het verkeer deelnemende motorrijtuigen. De aansprakelijkheid voor deze schades wordt thans in hoofdzaak beheerst door artikel 185 WVV 1994 en artikel 6:162 BW. Bij aanrijding met stilstaande voorwerpen zal in de meeste gevallen de eigenaar of houder van het motorrijtuig aansprakelijk zijn op grond van artikel 185 WVV 1994, en de bestuurder op grond van artikel 6:162 BW. Dit laatste is vooral van belang omdat het derde lid van artikel 185 WVV 1994 de aansprakelijkheid beperkt tot de waarde van het motorrijtuig op het ogenblik van het ongeval, evenwel met een benedengrens van vijfhonderd gulden. Er is naar mijn mening geen reden voor deze categorie zaakschade een verdergaande vorm van aansprakelijkheid in het leven te roepen. Wel

¹ Vgl. HR 16 oktober 1992, NJ 1993, 264 (Bruinsma).

² Vgl. Hof Den Bosch, 29 mei 1962, NJ 1962, 502.

meen ik dat de limitering zoals thans voorkomt in het derde lid van artikel 185 WVV 1994 dient te vervallen.¹ Immers de omvang van deze schade kan omvangrijk zijn door de verwezenlijking van het aan rijdende motorrijtuigen verbonden gevaar. Het is daarom niet reëel om voor de schade die uitstijgt boven deze limiet een beroep te moeten doen op een aansprakelijkheid die gebaseerd is op schuld. Een en ander heeft ertoe geleid dat in dit wetsvoorstel voor de aansprakelijkheid van deze categorie zaakschade een bepaling is opgenomen die inhoudelijk overeenkomt met artikel 185 WVV 1994, zij het zonder limitering.

13. Afwikkeling van schade

In de Notitie Verkeersaansprakelijkheid p. 17 Hoofdstuk 3 wordt erop gewezen dat de positie van verkeersslachtoffers niet alleen kan worden verbeterd door een wijziging van het aansprakelijkheidsrecht, maar ook door maatregelen op het gebied van de schadeberekening. Ook het Rapport I van de Studiegroep verkeersaansprakelijkheid gaat op deze kwestie in. Ik heb mij dan ook afgevraagd of wettelijk ingrijpen op dit punt wenselijk is.

Bij de afwikkeling van verkeersongevallen met personenschade vormt de vaststelling van de schade-omvang dikwijls een belangrijker en gecompliceerder knelpunt dan het vaststellen van de aansprakelijkheid. Dit vindt zijn oorzaak slechts ten dele in factoren waarvan de duur 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 veelal noodzakelijk. Ten dele gaat het echter ook om factoren 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. De lange duur van de schade-afhandeling ten gevolge van de problemen rond de vaststelling van de omvang van de schade kunnen voor een deel 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 onderhavige ontwerp 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.

14. «Reflexwerking»

Aparte aandacht verdient de vraag of en eventueel in hoeverre de extra bescherming die ongemotoriseerden als slachtoffer van een verkeersongeval door de wet wordt gegeven, hun ook dient toe te komen in de spiegelbeeldige situatie waarin zij worden aangesproken tot vergoeding van de schade aan de auto en de inzittenden daarvan. Het gaat dan om de vraag of de schadevergoedingsvorderingen over en weer volgens dezelfde maatstaf moeten worden beoordeeld. Het huidige verkeersaansprakelijkheidsrecht geeft daarvoor geen regels. Wel heeft de Hoge Raad in het Saskia Mulder-arrest² reflexwerking van toen nog artikel 31 WVV

¹ Dit nog afgezien van het feit dat de ondergrens van vijfhonderd gulden uit 1928 stamt, en daarom thans door de geldontwaarding niet meer van deze tijd is. Vgl.

A. J. O. van Wassenaer van Catwijck, Artikel 185 WVV, het nieuwe artikel 31 WVV, Verkeersrecht 1995, p. 198.

² HR 6 februari 1987, NJ 1988, 57.

(oud) aangenomen. Onduidelijk is evenwel of ook aan de regels zoals geformuleerd in de arresten Marbeth van Uitregt en Anja Kellenaers reflexwerking toekomt. Dat zou namelijk betekenen dat een automobilist die schade oploopt, deze zelf moet dragen, indien de schade is toegebracht door een kind jonger dan 14 jaar. Zou de schade zijn toegebracht door een fietser of voetganger van ouder dan 14 jaar, dan zou hij, behoudens in gevallen van overmacht, ten hoogste aanspraak hebben op vergoeding van 50 percent van zijn schade. Dit een en ander evenwel alleen indien geen opzet of daaraan grenzende roekeloosheid aan de zijde van de fietser of voetganger aanwezig is.

Het is de vraag of het bij de in dit wetsvoorstel neergelegde herziening van het verkeersaansprakelijkheidsrecht raadzaam is op dit punt regels te stellen. Hierbij zij overigens opgemerkt dat voor de letselschade van passagiers de bovengestelde vraag niet meer van groot belang is, nu deze personen of hun nagelaten betrekkingen een beroep kunnen doen op een risicoaansprakelijkheid voor hun schade en om nader toe te lichten redenen een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer voor deze schade niet aansprakelijk kan worden gehouden. De vraag of de schadevergoedingsvorderingen over en weer volgens dezelfde maatstaf moeten worden beoordeeld, is derhalve vooral van belang voor de personenschade van de bestuurder en voor zaakschade (doorgaans blikshade).

Tal van vaak conflicterende gezichtspunten zijn bij beantwoording van de vraag naar de reflexwerking van belang.¹ Allereerst het «Betriebsgefahr», of: het gevaar dat eigen is aan een motorrijtuig in beweging uit zich ook in het risico dat een automobiel beschadigd wordt of de automobilist zelf gewond raakt of overlijdt, welk risico, aldus beschouwd, voor rekening van de gemotoriseerde zou moeten blijven. Door evenwel de ongemotoriseerde als gelaedeerde en laedens dezelfde bescherming te geven, leidt dit ertoe dat de bestuurder c.q. eigenaar vrijwel nooit zijn schade vergoed krijgt. Zeker waar het gaat om letselschade is dit onwenselijk omdat ook voor de gewonde bestuurder geldt dat deze schade ingrijpend kan zijn. Voorts dient ook het verzekeringsaspect niet uit het oog te worden verloren. Hierbij is allereerst van belang dat in Nederland door ongeveer 85% van de huishoudens een algemene aansprakelijkheidsverzekering is gesloten, die ook dekking biedt voor de aansprakelijkheid van ongemotoriseerden in het verkeer. Het profijt van een gelijke bescherming komt met andere woorden in de meeste gevallen deze aansprakelijkheidsverzekeraars ten goede. Voorts moet rekening worden gehouden met eigen voorzieningen die aan de kant van de potentiële benadeelden bestaan. Zo kan het zijn dat de blikshade wordt gedekt door een cascoverzekering. Deze verzekering is echter bij lange na geen gemeengoed. Voor de personenschade van de bestuurder bestaan ook allerlei voorzieningen. De medische kosten en een deel van de inkomensschade zijn doorgaans gedekt door volksverzekeringen, werknemersverzekeringen, private verzekeringen en loondoorbetalingsverplichtingen. Voor de top van het inkomen en voor ideële schade bestaat echter in de meeste gevallen geen dekking. Een gelijke bescherming van de ongemotoriseerde als slachtoffer en veroorzaker zou betekenen dat deze schade voor rekening van de benadeelde blijft.

In extremo kan een gelijke behandeling er derhalve toe leiden dat een deel van de schade voor rekening blijft van de benadeelde, terwijl het de aansprakelijkheidsverzekeraar van de ongemotoriseerde is die daarvan profiteert. Dat pleit tegen een gelijke bescherming.

Dit alles afwegende meen ik uiteindelijk dat het mede in het licht van de opmerkingen van de Raad van State niet raadzaam is op dit punt regels te stellen. Ten eerste omdat het vrijwel onmogelijk is in een bepaling bovengenoemde conflicterende gezichtspunten met elkaar in verzoening te brengen. Ten tweede omdat een regel die bepaalt dat ondanks een fout van de ongemotoriseerde laedens (een deel van) de schade voor rekening van de gelaedeerde blijft, niet op een breed maatschappelijk draagvlak

¹ Vgl. ook wnd. A-G Bloembergen voor HR 6 februari 1987, NJ 1988, 57.

kan rekenen. Dit betekent dat de algemene regels van Boek 6 betreffende de wettelijke verplichting tot schadevergoeding onverkort van toepassing zijn. Niet ondenkbaar is daarbij dat de rechter bij de toepassing van artikel 6:101 BW acht slaat op het gevaar dat een motorrijtuig in beweging voor de gemotoriseerde zelf en zijn zaken oplevert.¹

15. Doorwerking van de verruimde aansprakelijkheid in de regresrechten

Met de invoering van het nieuw BW is het aantal risicoaansprakelijkheden sterk uitgebreid. Daarbij is aan de orde geweest of het toepassingsgebied van deze nieuwe aansprakelijkheidsgronden diende te worden beperkt voor zover het gaat om de verhaalsrechten van de organen van de sociale verzekering, van de particuliere verzekeraars en van de overheid. Een dergelijke beperking werd wenselijk geacht om op de aansprakelijke persoon c.q. zijn aansprakelijkheidsverzekering geen zwaardere last te leggen dan met het oog op de bescherming van slachtoffers nodig is, en een toename van procedures te dier zake zoveel mogelijk te voorkomen.² Dit heeft geleid tot de tijdelijke regeling verhaalsrechten van artikel 197 van Boek 6 BW. Om genoemde redenen is ook de in het onderhavige wetsvoorstel voorgestelde risicoaansprakelijkheid ten behoeve van ongemotoriseerden, passagiers en werknemers/bestuurders opgenomen in artikel 6:197 BW. Dit brengt derhalve mee dat deze aansprakelijkheid niet kan worden ingeroepen door – kort gezegd- particuliere en sociale verzekeraars en werkgevers die de schade aan het slachtoffer hebben uitgekeerd en vervolgens verhaal zoeken op degene die jegens het slachtoffer aansprakelijk is. De opneming in artikel 197 BW is thans nog dringender omdat de uitbreiding van de regresrechten naar de volksverzekeringen toch al een aanzienlijk zwaardere last op de aansprakelijke persoon zal leggen dan thans het geval is. Dit leidt al tot een aanzienlijke premiestijging, waarbij zonder de verhaalsmogelijkheden te beperken, te verwachten valt dat de premiedruk dermate zal stijgen dat voor Justitie handhaving van de verzekeringsplicht van de WAM problemen en aanzienlijke kosten met zich mee zal brengen. Bovendien pleit hier voor opneming in artikel 6:197 BW nog in het bijzonder het feit dat in de voorgestelde risicoaansprakelijkheden eigen schuld – behoudens opzet of bewuste roekeloosheid – niet aan het slachtoffer kan worden tegengeworpen. Dit – als gezegd – mede 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. Overigens zij erop gewezen dat ook de Hoge Raad heeft beslist dat het billijkheidsargument dat ten grondslag ligt aan de rechtspraak tot bescherming van fietsers en voetgangers, zijn gewicht verliest ingeval de schade ten laste van een verzekeraar is gekomen.³ Concreet betekent dit dat regresnemende instanties niet profiteren van de 50%-regel tot bescherming van volwassen fietsers en voetgangers en de 100%-regel⁴ tot bescherming van fietsers en voetgangers beneden de 14 jaar. De opneming in artikel 197 heeft tot gevolg dat ter zake van de verhaalsrechten de algemene regels betreffende onrechtmatige daad van toepassing zijn. Zo aan de daarbij gestelde vereisten is voldaan, kan toch regres worden genomen. Daarbij is niet uitgesloten dat de rechter bij toepassing van de in artikel 6:101, eerste lid, BW vervatte billijkheids-correctie acht slaat op het feit dat de schade mede te wijten is aan het gevaar dat een motorrijtuig in beweging voor fietsers en voetgangers oplevert en/of betekenis toekent aan de mate van verwijtbaarheid van bijvoorbeeld niet-volwassen ongemotoriseerde verkeersdeelnemers. Wel zij erop gewezen dat met het vervallen van artikel 185 WVV 1994 regresnemende instanties zich niet meer op dit artikel kunnen beroepen.

¹ Zie ook Parl. Gesch. Boek 6, pp. 779–781 bij het geschrapte art. 6.3.14.

² Zie Parl. Gesch. Boek 6 (Inv. 3, 5 en 6), pp. 1403–1422.

³ HR 28 februari 1992, NJ 1993, 566 en HR 2 juni 1995, RvdW 1995, 118.

⁴ HR 1 juni 1990, NJ 1990, 720 en HR 31 mei 1991, NJ 1991, 721.

Ik verwacht evenwel niet dat regresnemende instanties daardoor in een duidelijk ongunstigere positie komen te verkeren. Deze verwachting baseer ik op het arrest Puts/Ceha.¹ In de casus die leidde tot dit arrest 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 weinig uitmaakt of een vordering wordt gebaseerd op artikel 185 WVV 1994, danwel op de algemene regels van onrechtmatige daad. Ik acht het niet waarschijnlijk dat door het vervallen van artikel 185 WVV 1994 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. Ten slotte wordt opgemerkt dat bij het regres voor uitkeringen aan passagiers door dit wetsvoorstel niets gewijzigd wordt. Is voldaan aan de vereisten van artikel 6:162 BW, danwel aan die van de artikelen 8:105 of 1147–1148 BW, dan kan regres worden genomen op de eigen bestuurder c.q. vervoerder, danwel de bestuurder van een ander motorrijtuig, indien deze het ongeval veroorzaakt heeft.

16. Overgangsrecht en inwerkingtreding

Omdat de in dit wetsvoorstel neergelegde regeling een zwaardere aansprakelijkheid legt op de bezitter of houder van het motorrijtuig, dient de aansprakelijkheid krachtens deze nieuwe regeling slechts te kunnen worden gegrond op verkeersongevallen die na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel hebben plaatsgevonden. Anders zou de onwenselijke situatie kunnen ontstaan dat deze verzwaarde aansprakelijkheid terugwerkende kracht heeft. De inwerkingtreding zal overigens plaatsvinden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Dit omdat het verzekeringsbedrijf voldoende tijd dient te worden gegeven om de polissen aan het nieuwe regime aan te passen.

17. Bedrijfseffectentoets

In het kader van de operatie Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit is om een evenwichtige besluitvorming omtrent het in dit wetsvoorstel voorgenomen stelsel van verkeersaansprakelijkheid te bewerkstelligen, aandacht besteed aan de potentiële neveneffecten van dit stelsel. De interdepartementale werkgroep Voorgenomen Regelgeving heeft een aantal vragen aangewezen die bij de totstandkoming van dit wetsvoorstel in ogenschouw moeten worden genomen, te weten vragen aangaande de bedrijfseffecten van dit wetsvoorstel, en vragen aangaande de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid daarvan. Deze laatste vragen zullen in de volgende paragraaf worden beantwoord.

In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan de aard en omvang van de kosten en baten voor het bedrijfsleven van dit wetsvoorstel. Hierbij zij vooraf opgemerkt dat de in deze paragraaf voorkomende cijfers steeds

¹ HR 15 januari 1993, NJ 1993, 568.

met de nodige voorzichtigheid moeten worden gehanteerd. De hier beschreven effecten berusten in sommige gevallen op aannames waarover derhalve geen honderd procent zekerheid bestaat. Zoals hieronder zal blijken zal de lastenstijging voor het bedrijfsleven als gevolg van dit wetsvoorstel 178 miljoen gulden bedragen. Enerzijds is dit een gevolg van de in dit wetsvoorstel neergelegde verbeterde bescherming van ongemotoriseerden en passagiers, die in totaal voor het bedrijfsleven een lastenstijging van 48 miljoen meebrengt. De overige 130 miljoen gulden betreft de lastenstijging die het gevolg is van de wettelijke bescherming van de werknemer/bestuurder. Bij dit laatste moet men echter bedenken dat in zijn arrest van 16 oktober 1992, NJ 1993, 264 (Bruinsma) de Hoge Raad heeft beslist dat de werkgever in beginsel aansprakelijk is voor beschadiging van zaken van de werknemer die krachtens zijn verplichtingen uit de arbeidsovereenkomst gebruik maakt van zijn eigen zaak. Dit betekent allereerst dat dit wetsvoorstel, voor zover het de aansprakelijkheid van de werkgever voor de zaakschade van de werknemer/bestuurder betreft, geen financiële gevolgen heeft voor het bedrijfsleven. De lastenstijging van 130 miljoen gulden heeft dan ook alleen betrekking op de aansprakelijkheid van de werkgever voor de letselschade van de werknemer/bestuurder. Voorts is echter, zoals hiervoor in de inleidende paragraaf is betoogd, aannemelijk dat dit arrest tevens meebrengt dat de werkgever ook thans aansprakelijk is voor de personenschade van de werknemer die deze door een verkeersongeval lijdt. Dit brengt mee dat de zwaardere aansprakelijkheidslast van 130 miljoen gulden ten gevolge van de bescherming van de werknemer/bestuurder waarschijnlijk niet als een effect van dit wetsvoorstel kan worden gezien, omdat deze last – mits bovenstaande veronderstelling juist is – ook thans op het bedrijfsleven drukt. Waar derhalve hieronder wordt gesproken over de zwaardere aansprakelijkheidslast voor het bedrijfsleven als gevolg van deze bescherming, is telkens uitgegaan van de situatie waarin werknemers/bestuurders deze bescherming niet hebben, terwijl goed te verdedigen is dat zij naar huidig recht deze bescherming al wel hebben.

De lastenstijging van 48 miljoen voor het bedrijfsleven die het gevolg is van de verbeterde bescherming van ongemotoriseerden en passagiers is evenwel een gevolg van de verbeterde bescherming die dit wetsvoorstel ten opzichte van de huidige jurisprudentie aan deze verkeersdeelnemers biedt. Hiervan kan ongeveer 28 miljoen worden toegerekend aan de verbeterde bescherming van ongemotoriseerden, en 20 miljoen aan de verbeterde bescherming van passagiers.

Het onderhavige wetsvoorstel heeft gevolgen voor die bedrijven die bezitter of houder van een motorrijtuig zijn en die bedrijven die werknemers in de uitoefening van hun werkzaamheden een motorrijtuig laten besturen. Dit uit zich op twee wijzen: een hogere premie voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen, en een zwaardere aansprakelijkheidslast ten gevolge van de bescherming van de werknemer/bestuurder. Het gehele bedrijfsleven zal, net als gedeeltelijk iedere particuliere autobezitter, daarmee geconfronteerd worden. De kosten waarmee het bedrijfsleven door dit wetsvoorstel geconfronteerd worden, zijn structureel van aard. De premieverhoging en de zwaardere aansprakelijkheidslast die het gevolg is van de betere bescherming van verkeersslachtoffers is immers blijvend. De extra kosten als gevolg van dit wetsvoorstel hangen samen met de naleving daarvan: het betreft (extra) kosten als gevolg van een hogere verzekeringspremie voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen en de schadelast die het gevolg is van het feit dat werknemers/bestuurders na een verkeersongeval een vordering op hun werkgever hebben.

In paragraaf 5 is aangegeven dat de premie met gemiddeld ca. 9% zal stijgen. Dit is echter de gemiddelde premiestijging verdeeld over het

gebruik van motorrijtuigen voor privé-doeleinden en zakelijke doeleinden. Hieronder zal getracht worden aan te geven welk deel van de in paragraaf 5 beschreven verwachte toename van de WA-schadelast (240 miljoen) ten laste van het bedrijfsleven komt en wat voor het bedrijfsleven de gevolgen voor de premies zijn. Daarnaast zal de betere bescherming van werknemers/bestuurders naar grove schatting op jaarbasis 130 miljoen gulden aan kosten met zich mee brengen. Hierna zal overigens in het bijzonder aandacht worden besteed aan de gevolgen voor het beroeps-goederenvervoer.

In Nederland zijn naar schatting 6,1 miljoen motorrijtuigen in gebruik. Ruim 5 miljoen motorrijtuigen worden louter voor privé-doeleinden gebruikt, en 1,1 miljoen motorrijtuigen voor zakelijke doeleinden. Hiervan worden 80 000 motorrijtuigen in het beroeps-goederenvervoer gebruikt, en ruim 1 miljoen voor het overige zakelijke gebruik. Met enige noodzakelijke correcties komt het erop neer dat 80% van de motorrijtuigen voor privé-doeleinden wordt gebruikt, en 20% voor zakelijke doeleinden. Van deze 20% motorrijtuigen wordt 10% door het beroeps-goederenvervoer gebruikt, en 90% voor het overige zakelijke gebruik.

De verdeling van de stijging van de schadelast ten gevolge van dit wetsvoorstel (370 miljoen) kan nu – met het in de inleiding genoemde voorbehoud – als volgt aan motorrijtuigen voor privé-doeleinden en zakelijke doeleinden worden toegerekend. Bij deze toerekening is er van uitgegaan dat de premieverhoging even groot is als de stijging van de WA-schadelast (240 miljoen). Bovendien is er bij deze toerekening van uitgegaan dat elk motorrijtuig een even grote kans heeft betrokken te zijn bij een verkeersongeval.

Van de stijging van de totale schadelast van 370 miljoen is – als gezegd – naar grove schatting 130 miljoen het gevolg van de betere bescherming die met dit wetsvoorstel werknemers/bestuurders zullen krijgen. Deze 130 miljoen kan derhalve geheel aan het bedrijfsleven worden toegerekend. Uitgaande van een gelijke verdeling per motorrijtuig betekent dit dat deze 130 miljoen door de 20% van de motorrijtuigen die voor zakelijke doelen worden gebruikt, zal worden gedragen, hetgeen neerkomt op 13 miljoen gulden door het beroeps-goederenvervoer, en 117 miljoen door het overige zakelijke gebruik. De overige 240 miljoen gulden van de stijging van de WA-schadelast is het gevolg van de betere bescherming van ongemotoriseerden en passagiers. Dit bedrag kan in evenredigheid van het aantal motorrijtuigen voor privé-doeleinden en zakelijke doeleinden aan het privé-gebruik (80%) en zakelijk gebruik (20%) worden toege-rekend. Aldus komt hiervan 192 miljoen ten laste van motorrijtuigen voor privé-gebruik, en 48 miljoen ten laste van motorrijtuigen voor zakelijk gebruik. Van deze laatste 48 miljoen komt 5 miljoen voor rekening van het beroeps-goederenvervoer, en 43 miljoen voor het overige zakelijke vervoer. Een en ander geeft schematisch het volgende beeld te zien.

Verdeling van de schadelaststijging per slachtoffercategorie in miljoen guldens

	privé	beroepsgoede- renvervoer	overig zakelijk gebruik	totaal
bestuurder/werknemer	0	13	117	130
ongemotoriseerden en passagiers	192	5	43	240
totaal	192	18	160	370

De gevolgen voor de gemiddelde lastenstijging per jaar* per motorrijtuig voor het privé- en het zakelijk gebruik

		privé	beroepsgoederen- vervoer	overig zakelijk gebruik	totaal
schadelaststijging	mIn gld	192	18	160	370
aantal motorrijtuigen	stuks	5 060 000	80 000	1 010 000	6 150 000
Gemiddelde toename lastenstijging per motorrijtuig	gulden	38	225	158	60 (toename over alle motorrijtuigen)

* De gemiddelde lastenstijging bestaat uit enerzijds een hogere WA-premie voor alle motorrijtuigen, en een hogere aansprakelijkheidslast anderzijds als gevolg van de bescherming van de werknemer/bestuurder voor alleen het zakelijk gebruik.

Hoewel de toename van de lastenstijging per motorrijtuig in het beroeps-goederenvervoer het hoogste uitvalt, valt dit procentueel gezien mee. Op dit moment is de gemiddelde premie voor een vrachtwagencombinatie rijdend overwegend binnen Nederland circa f 2500,-, en voor internationaal vervoer gemiddeld f 3500,-. Een toename van de totale last van f 225,- per jaar per vrachtwagen (uitgaande van een gelijke lastenstijging binnen de categorie beroepsgoederenvervoer) komt overeen met een gemiddelde toename van ongeveer 8% per vrachtwagen, en derhalve procentueel lager dan de gemiddelde premiestijging als gevolg van dit wetsvoorstel (9%). Dat vooral de beroepsgoederenvervoer-branche de effecten van de lastenstijging ondervindt hangt samen met het feit dat in deze branche werkzame werknemers gezien de aard van hun werk extra risico's lopen, waarvoor dit wetsvoorstel bescherming beoogt te bieden. De effecten van dit wetsvoorstel zullen naarmate een bedrijf meer motorrijtuigen op de weg heeft, zich sterker voordoen. Zoals boven blijkt is voor het beroepsgoederenvervoer de effecten per motorrijtuig het meest merkbaar. De gevolgen van deze effecten voor het klein-, midden- en grootbedrijf in het beroepsgoederenvervoer zullen hieronder worden uitgewerkt. Voor het overige zakelijke gebruik is de groep te heterogeen om uitspraken te kunnen doen over de gevolgen uitgewerkt naar bedrijfscategorie en grootte van het bedrijf. Overigens zijn er 132 000 geregistreerde bedrijfswagens voor het vervoer van eigen goederen op de weg. Dit betreft het vervoer van goederen die uitsluitend bestemd zijn voor of afkomstig zijn uit de eigen onderneming, maar die naar verwachting doorgaans ook door werknemers bestuurd worden. Voorts zij nog opgemerkt dat de in dit wetsvoorstel opgenomen risico-aansprakelijkheid ten behoeve van passagiers naar verwachting niet of nauwelijks financiële gevolgen zal hebben voor het bedrijfsmatig personenvervoer (bussen, taxi's, lijndiensten; zie paragraaf 10). Het aantal ondernemingen in het beroepsgoederenvervoer bedraagt ongeveer 8900. Totaal zijn daarbij 106 000 personen werkzaam. Van de 8900 ondernemingen zijn er 6900 tot het kleinbedrijf (personeelsomvang van 0 tot 10) te rekenen, 1900 tot het middenbedrijf (10 tot 100) en 100 tot het grootbedrijf (100 of meer). Bij de 6900 ondernemingen in het kleinbedrijf zijn in totaal 23 100 personen werkzaam. Hiervan bestaat eenderde uit medewerkende eigenaars (bijna 7500). Hiervan zijn naar schatting 2500 eigen rijder. Dit betekent dat het kleinbedrijf minder dan het midden- en grootbedrijf de effecten van dit wetsvoorstel zal merken, omdat een groot aantal van de daar werkzame personen niet als werknemer/bestuurder is aan te merken. Bij de 1900 ondernemingen in het middenbedrijf zijn in totaal 56 600 personen werkzaam, waarbij 600 medewerkende eigenaren. Bij de 100 ondernemingen in het grootbedrijf zijn 26 900 personen werkzaam, en is het aantal medewerkende eigenaren nihil. Dit betekent dat het midden- en grootbedrijf de effecten sterker zullen merken dan het kleinbedrijf.

18. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Met de effecten van dit wetsvoorstel wordt iedere bezitter of houder van een motorrijtuig geconfronteerd. De omvang van deze groep is groot. Er rijden in Nederland naar schatting 6,1 miljoen motorrijtuigen rond. Voor (vrijwel) ieder motorrijtuig dient verplicht een aansprakelijkheidsverzekering gesloten te worden. Een groot deel van de Nederlandse bevolking is in het bezit van een motorrijtuig en wordt derhalve geconfronteerd met de gevolgen van dit wetsvoorstel in die zin dat de premie voor de ook nu reeds verplichte verzekering met ca. 9% zal stijgen. Hierbij zij opgemerkt dat de lastenstijging voor het bedrijfsleven om de hierboven genoemde reden hoger zal zijn.

Het mag van algemene bekendheid worden verondersteld dat de bezitter of houder van een motorrijtuig verplicht is een aansprakelijkheidsverzekering te sluiten. Met deze verzekering zal ook het in dit wetsvoorstel neergelegde regime van verkeersaansprakelijkheid gedekt zijn. Mede omdat dit wetsvoorstel tot gevolg heeft dat de verzekeringspolissen aan het nieuwe regime moeten worden aangepast, is het verzekeringsbedrijf bij de totstandkoming van dit wetsvoorstel betrokken geweest. De kosten die dit wetsvoorstel met zich mee zal brengen uit zich in het moeten betalen van verzekeringspremies die als gevolg van dit wetsvoorstel enigszins zullen stijgen. De voordelen uit zich in het feit dat men bij naleving van de verzekeringsplicht geen financiële gevolgen ondervindt indien men als bestuurder een verkeersongeval veroorzaakt. Dit wetsvoorstel legt een zwaardere aansprakelijkheid op de houder of bezitter van een motorrijtuig, waarvan evenwel de financiële gevolgen door naleving van de verzekeringsplicht gedekt zijn. Een ander voordeel van het naleven van de verzekeringsplicht is dat bij een ongeval waarbij een passagier gelaedeerd raakt, deze zijn schade vergoed krijgt. De verplichting tot het betalen van een verzekeringspremie zal op zichzelf altijd een zekere ontduikings-neiging tot gevolg hebben. De verwachting is echter dat de premie-stijging dusdanig is, dat de omvang van de groep zwartrijders niet noemenswaardig zal stijgen. Zoals in paragrafen 3 en 5 uitvoerig uiteen is gezet is in dit wetsvoorstel voor een aansprakelijkheidsregime gekozen waarbij de premies binnen acceptabele grenzen stijgen. Gekozen is voor een stelsel dat verzekeraar is tegen een uit economisch oogpunt aanvaardbare premie. Hiermee is beoogd te vermijden dat automobilisten zich in groten getale niet meer verzekeren. Verwacht mag dan ook worden dat het aantal zwartrijders bij inwerkingtreding van dit wetsvoorstel niet significant zal stijgen en dat derhalve de handhaving van de verzekeringsplicht geen noemenswaardige stijging van de kosten met zich zal brengen. Er is naar alle waarschijnlijkheid een groep automobilisten die zal vinden dat de bescherming van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers te ver gaat. Wat dat betreft zal getracht moeten worden door voorlichting de achterliggende gedachte hiervan bij deze groep beter geaccepteerd te krijgen. Wel is in grote kring de (naleving van de) verzekeringsplicht geaccepteerd. Niet valt te verwachten dat deze acceptatie zal afnemen omdat dit wetsvoorstel een zwaardere aansprakelijkheid op de bezitter of houder van het motorrijtuig legt. De huidige controle op en handhaving van de verzekeringsplicht blijft onveranderd. Gezien de verwachting dat de ontduiking van de verzekeringsplicht niet noemenswaardig zal stijgen is geen extra handavingsinzet nodig.

Ten slotte is bij de totstandkoming van dit wetsvoorstel aandacht besteed aan de gevolgen voor de belasting van de rechterlijke macht. Het onderhavige wetsvoorstel zal bij inwerkingtreding structureel tot minder civiele procedures op het gebied van de verkeersaansprakelijkheid leiden dan thans. Daarmee zal er ook minder frequent een beroep worden

gedaan op de gefinancierde rechtsbijstand. Dit hangt samen met het volgende.

- I. Het onderhavige wetsvoorstel introduceert een risicoaansprakelijkheid in het verkeer ten behoeve van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers. Hierdoor krijgen deze verkeersdeelnemers bij een verkeersongeval hun schade vergoed, zonder dat van belang is of de houder of bezitter van het betrokken motorrijtuig schuld heeft. Deze schuldvraag die bij het huidige recht nog steeds een rol speelt, geeft vaak aanleiding tot vele discussies. Omdat een ongeval zich veelal in enkele seconden voltrekt, is de ware toedracht vaak in het geheel onduidelijk. Hierdoor bestaat er vaak onenigheid over de schuldvraag en wordt veelal een beroep gedaan op de rechter, hetgeen een wissel trekt op diens werkbelasting. Bij een risicoaansprakelijkheid zal deze vraag zich niet meer voordoen.
- II. Ook de afschaffing van het eigen schuld-verweer zal tot minder procedures leiden. Behoudens bij opzet en bewuste roekeloosheid krijgt het slachtoffer ondanks eigen schuld tot zijn volledige schade vergoed. Aldus wordt bereikt dat niet via de achterdeur toch weer een discussie over de schuldvraag wordt binnengehaald en daarover procedures gevoerd gaan worden.
- III. Het wetsvoorstel kanaliseert in artikel 1206 de aansprakelijkheid voor de schade van ongemotoriseerde slachtoffers en passagiers en de schade aan bepaalde zaken in de daar genoemde gevallen naar de bezitter of houder. Ten gevolge daarvan zijn regresacties jegens (andere) ongemotoriseerde verkeersdeelnemers niet mogelijk zodat procedures op dat punt vermeden worden.
- IV. Dit wetsvoorstel introduceert de regel dat indien bij een verkeersongeval meer motorrijtuigen betrokken zijn, op iedere bezitter of houder daarvan een hoofdelijke aansprakelijkheid rust, en zij onderling in gelijke delen in de schadevergoeding bijdragen. Aldus wordt bereikt dat bij onderlinge regresacties niet de vraag aan de orde is in welke mate ieder tot het ontstaan van de schade heeft bijgedragen. Omdat deze vraag niet aan de orde is zullen daarover ook geen procedures (meer) worden gevoerd.
- V. Omdat het onderhavige wetsvoorstel een risicoaansprakelijkheid ten behoeve van passagiers introduceert, ontvangen passagiers bij een verkeersongeval hun schade rechtstreeks van verzekeraar van het eigen motorrijtuig, ongeacht wie in feite aansprakelijk is. Aldus hoeft een passagier zich niet te verdiepen in de vraag hoe het ongeval heeft plaatsgevonden, en wie daaraan schuld heeft (eigen bestuurder of andere verkeersdeelnemer). Ook hiermee is derhalve een mogelijke bron van conflicten weggenomen.
Dit alles zal derhalve tot gevolg hebben dat na verkeersongevallen waarschijnlijk minder dan thans de rechter ingeschakeld zal gaan worden.

19. Overleg met de praktijk

Bij de voorbereiding van het onderhavige wetsvoorstel heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers van verschillende kringen van de praktijk en van belanghebbenden, zoals met het Verbond van Verzekeraars, de ANWB, de Fietzersbond enfb, de Voetgangersvereniging VBV en de Stichting Kinderen Voorrang. Het resultaat van dit overleg laat zich kort als volgt samenvatten. De verzekeraars en de drie laatstgenoemde belangenorganisaties kunnen zich in grote lijnen in het wetsvoorstel vinden. Dit geldt ook voor de ANWB voor zover het de positie van ongemotoriseerden en passagiers betreft. Wel zou de ANWB graag zien dat ook de bestuurder een betere bescherming zouden krijgen. Van veel van de door genoemde organisaties gemaakte opmerkingen van zowel materiële als redactionele aard, is profijt getrokken.

Artikelgewijze toelichting

Artikel I

Artikel 1202

1. In deze definitiebepaling wordt voor de begrippen «motorrijtuig», «bestuurder» en «houder» verwezen naar artikel 1 van de Wegenverkeerswet 1994. Aldus hebben deze begrippen dezelfde betekenis als die in artikel 185 WVV 1994. In een iets andere bewoording dan in artikel 1, derde lid, Wegenverkeerswet 1994 wordt onder b ten behoeve van de benadeelde een vermoeden van bezit of houderschap gecreëerd. Deze bewoording sluit beter aan bij de in het Burgerlijk Wetboek gebruikelijke terminologie. Zie bijvoorbeeld artikel 6:237 BW. Voor de onderhavige afdeling is het noodzakelijk de (nieuwe) begrippen «passagier» en «ongemotoriseerde verkeersdeelnemer» te omschrijven. Passagier wordt gedefinieerd als een in of op een motorrijtuig vervoerde persoon die niet is de bestuurder. Ongemotoriseerde verkeersdeelnemer wordt gedefinieerd als een verkeersdeelnemer die noch door een langs spoorstaven voortbewogen voertuig, noch door een motorrijtuig wordt vervoerd. Dit brengt mee dat anders dan bij artikel 185 WVV 1994 tram- en treinpassagiers bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken, niet langer op dezelfde wijze worden behandeld als fietsers en voetgangers. Wel wordt in artikel 1206, tweede lid, voor tram- en treinpassagiers voor die situatie de status quo gehandhaafd.
2. Anders dan in de Wegenverkeerswet 1994 wordt niet als motorrijtuig aangemerkt een rolstoel met eigen aandrijving waarmee door een gehandicapte aan het verkeer wordt deelgenomen. Deze uitzondering treft men in iets andere bewoording ook aan in artikel 29bis paragraaf 3 van de Belgische WAM, zoals deze bij de wet van 13 april 1995 is gewijzigd.¹ Met deze uitzondering wordt allereerst beoogd op de bezitter of houder van een motorisch voortbewogen rolstoel geen risicoaansprakelijkheid te leggen. Als tweede en belangrijker punt wordt daarmee – evenals in de Belgische wet – beoogd de bestuurder van een dergelijke rolstoel een gelijke bescherming te bieden als voetgangers en fietsers. Deze categorie verkeersdeelnemers is immers even kwetsbaar, zo niet vaak kwetsbaarder dan voetgangers en fietsers. Overigens zij opgemerkt dat deze uitzondering bewust niet is opgenomen in de definitiebepaling van artikel 1 WAM. Aldus blijft de bezitter van een elektrisch voortbewogen rolstoel verplicht zich tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid te dekken, al is dit geen risicoaansprakelijkheid. Het lijkt mij raadzaam deze verzekeringsplicht toch in stand te houden omdat bij ongevallen met een elektrisch voortbewogen rolstoel de schade door diens vaak niet geringe gewicht omvangrijk kan zijn.

Artikel 1203

1. In het eerste lid wordt op de bezitter of houder van een motorrijtuig dat bij een verkeersongeval is betrokken een risicoaansprakelijkheid gelegd ten behoeve van ongemotoriseerde slachtoffers. Zie voor de argumenten paragraaf 7 van het algemeen gedeelte. Aldaar wordt ook ingegaan op de redenen waarom een beroep op eigen schuld – behoudens bij opzet of bewuste roekeloosheid – niet mogelijk is. Een risicoaansprakelijkheid als hier aan de orde houdt in dat de bezitter of houder van een motorrijtuig in beginsel aansprakelijk is indien het motorrijtuig betrokken is bij een verkeersongeval. Deze aansprakelijkheid treedt in ongeacht de vraag of de bestuurder een fout heeft

¹ B.S. 27 juni 1995.

gemaakt. Ook indien de bezitter, houder of bestuurder geen enkel verwijt treft ter zake van het ongeval en hij zich overeenkomstig de verkeers- c.q. zorgvuldigheidsnormen heeft gedragen, is de bezitter of houder aansprakelijk. Het gedrag van de bestuurder is met andere woorden voor de aansprakelijkheid van de bezitter of houder niet langer relevant. In vergelijking met het huidige artikel 185 WVV 1994 is overmacht dan ook geen bevrijdende omstandigheid meer. De bezitter of houder kan zich derhalve niet disculperen door zich te beroepen op een fout van een derde, een fout van het slachtoffer zelf (behoudens bij opzet of bewuste roekeloosheid), of op andere overmacht-situaties (gladheid, mist etc.). Het motorrijtuig is niet anders dan een aanknopingspunt voor de vergoeding van de schade, mits het althans betrokken is bij het verkeersongeval.

2. De betrokkenheid bij een verkeersongeval is mitsdien de voorwaarde om de bezitter of houder aansprakelijk te doen zijn. De betrokkenheid van het motorrijtuig bij een verkeersongeval is overigens geen nieuw begrip. Bij de vervanging van artikel 31 WVV (oud) door artikel 185 WVV 1994 is «botsing, aan- of overrijding» vervangen door de algemenere term «betrokken is bij een verkeersongeval». Dezelfde terminologie treffen wij ook aan in artikel 29bis paragraaf 1 van de Belgische WAM en in artikel 1 de Franse Wet Badinter¹ van 5 juli 1985 (implication). Zowel in artikel 1203, als in de Belgische en Franse regeling bepaalt de invulling van het begrip betrokkenheid de grenzen van aansprakelijkheid jegens slachtoffers van een verkeersongeval. Inspiratie kan hierbij worden opgedaan bij het Franse recht, waar het begrip betrokkenheid sedert 1985 zijn invulling in de jurisprudentie heeft gekregen.² Uit deze jurisprudentie blijkt dat de praktijk te rijk geschakeerd is om in een sluitende formulering aan te kunnen geven wanneer een motorrijtuig betrokken is bij een verkeersongeval en zal het de rechtspraak zijn die aan het begrip betrokkenheid de juiste interpretatie zal moeten geven. Desalniettemin kan daarover het volgende worden opgemerkt.
3. De betrokkenheid bij een verkeersongeval impliceert dat het motorrijtuig «in het verkeer» schade moet hebben teweeggebracht. Indien een in een garage staand motorrijtuig in brand vliegt of explodeert, is het onderhavige artikel niet van toepassing. Hetzelfde geldt bij schade veroorzaakt door een «bomauto». Overigens kan een motorrijtuig ook op een buiten een voor het openbaar verkeer openstaande weg of pad (vgl. art. 1, eerste lid, onder b, WVV 1994) bij een ongeval in het verkeer betrokken zijn. Ook dan is anders dan het huidige artikel 185 WVV 1994, artikel 1203 van toepassing. De extra gevaarstelling door motorrijtuigen op terreinen buiten de openbare weg is immers niet minder groot.³ Men denke aan ongelukken op niet-openbare fabrieks-, haven- of bouwterreinen. Overigens kan opgemerkt worden dat de hieruit voortvloeiende aansprakelijkheid valt onder de WAM-dekking (vgl. art. 2, eerste lid, jo 3, eerste lid, WAM). In vergelijking met het huidige artikel 185 WVV 1994 is voor aansprakelijkheid niet vereist dat met het motorrijtuig «wordt gereden». Van belang is of het motorrijtuig bij een verkeersongeval is betrokken. Overigens kan opgemerkt worden dat ook thans het tot stilstand brengen van een motorrijtuig in het kader van een verkeersdeelname, als bijvoorbeeld het wachten voor een stoplicht, onder «rijden» wordt begrepen.
4. Een motorrijtuig dat volgens de regels geparkeerd staat zal in het algemeen niet bij een verkeersongeval betrokken kunnen zijn, omdat hiervan niet kan worden gezegd dat het aan het verkeer deelneemt. Zodoende bestaat op grond van artikel 1203 doorgaans geen aanspra-

¹ Loi no 85-677.

² Zie voor een heldere studie, Denis-M. Philippe en Monika Meysmans, De betrokkenheid van het motorrijtuig in de nieuwe wet tot bescherming van zwakke weggebruikers, *TvP* 1995, pp. 405-431.

³ Vgl. R. J. Polak, *Wegenverkeersrecht*, deel II, Zwolle 1987, p. 37.

kelijkheid jegens een fietser die tegen een regelmatig geparkeerd motorrijtuig aanrijdt. Iemand die zijn motorrijtuig regelmatig geparkeerd heeft, dient behoudens uitzonderingssituaties gevrijwaard te zijn van de zware vorm van aansprakelijkheid van artikel 8:1203 BW. In Frankrijk heeft de term *implication* bij geparkeerde motorrijtuigen tot afbakeningsproblemen geleid. Ook bij de voorbereiding van de Belgische wet is de vraag naar de betrokkenheid van een geparkeerde auto aan de orde geweest. Aldaar is aangenomen dat slechts in uitzonderingssituaties een correct geparkeerd motorrijtuig bij een verkeersongeval betrokken kan zijn en wel indien het op enigerlei wijze een rol heeft gespeeld bij de realisatie daarvan.

Het feit dat een motorrijtuig niet correct geparkeerd staat brengt daarentegen niet zonder meer mee dat het reeds daarom bij een verkeersongeval betrokken kan zijn. Een tegen de rijrichting in geparkeerde auto behoeft niet om die reden aan het verkeer deel te nemen.¹ Hetzelfde kan gezegd worden van een auto die langer dan ter plekke toegestaan geparkeerd staat. Een motorrijtuig dat, zonder geparkeerd te zijn, stilstaat als gevolg van een stoplicht, een file, pech etc., neemt, evenals rijdende motorrijtuigen, in ieder geval wel aan het verkeer deel, en kan mitsdien wel bij een verkeersongeval betrokken zijn.²

5. In Frankrijk is volgens nu vaste rechtspraak in ieder geval sprake van een *implication* op het moment van contact met een rijdend motorrijtuig. Men kan aannemen dat in dat geval ook artikel 185 WVV 1994 van toepassing is. Immers deze bepaling vereist een rijdend motorrijtuig dat betrokken is bij een verkeersongeval, waaronder in ieder geval dient te worden verstaan een «botsing, aan- of overrijding» in de zin van artikel 31 WVV (oud). Geen duidelijkheid in Frankrijk bestaat er over de vraag in welke gevallen er sprake is van een *implication* bij een contact met een stilstaand, niet-geparkeerd motorrijtuig.³ Men denke aan een motorrijtuig dat stilstaat als gevolg van een stoplicht, een file, pech etc. Het enkele feit evenwel dat een motorrijtuig in een dergelijk geval aan het verkeer deelneemt, roept reeds het risico van het ontstaan van ongevallen in het leven. Ik meen daarom dat geen onderscheid moet worden gemaakt tussen een motorrijtuig in beweging of een stilstaand motorrijtuig. Daarbij moet men zich bovendien realiseren dat het vaak van toevallige omstandigheden afhankelijk is of een motorrijtuig (net) wel of (net) niet in beweging is. Daarom kan men er mijns inziens vanuit gaan dat in ieder geval bij een verkeersongeval betrokken is een motorrijtuig dat aan het verkeer deelneemt en met de gekwetste of overledene in aanraking is geweest.
6. Niet altijd eenvoudig te beantwoorden is de vraag wanneer een motorrijtuig bij een verkeersongeval betrokken is zonder dat er een fysiek contact heeft plaatsgevonden met het slachtoffer. In ieder geval zal zonder botsing, aan- of overrijding met een motorrijtuig dit alleen bij het verkeersongeval betrokken zijn, indien er een band bestaat tussen het motorrijtuig en het ongeval. Een motorrijtuig dat stopt op de plaats waar zojuist een ongeval heeft plaatsgevonden, is niet bij het ongeval betrokken. Er bestaat derhalve geen betrokkenheid indien het ongeval ook had plaatsgevonden zonder de aanwezigheid van het motorrijtuig. Maar indien zonder aanwezigheid het ongeval niet had plaatsgevonden, is het motorrijtuig niet zonder meer betrokken. Voor de schade van een voetganger die schrikt van een (normaal) startende auto, is de bezitter of houder niet aansprakelijk. Het motorrijtuig moet wel een actieve rol bij het ongeval hebben gespeeld, zonder dat hierbij overigens het gedrag van de bestuurder relevant is. Aldus is wel betrokken een motorrijtuig dat door luchtverplaatsing een fietser doet omvallen.⁴ Ook betrokken is een motorrijtuig dat in botsing komt met

¹ Vgl. Cass.fr., 7 oktober 1987, D., 1987, I.R., 206.

² Omdat thans voor aansprakelijkheid geëist wordt dat een motorrijtuig rijdt, is in HR 11 mei 1934, NJ 1934, p. 1041 beslist dat ook het stilstaan als een onderdeel van het rijden kan worden aangemerkt.

³ Zie C. H. W. M. Sterk, Verhoogd gevaar in het aansprakelijkheidsrecht, diss. KUB 1994, Deventer, p. 57.

⁴ Vgl. HR 23 november 1939, NJ 1940, 265.

een ander motorrijtuig en een fietser tengevolge van deze botsing schade geleden heeft omdat hij door schrik of een ontwijkingsmanoeuvre ten val komt. Daarentegen is niet betrokken een motorrijtuig dat door het louter voorbijrijden in een straat een wandelaar hevig doet schrikken.

7. Boven is reeds aangegeven dat de aansprakelijkheid van de bezitter of houder in geval van betrokkenheid bij een verkeersongeval intreedt ongeacht de vraag of de bestuurder een fout heeft gemaakt. Ook indien de bestuurder geen enkel verwijt treft ter zake van het ongeval en hij zich overeenkomstig de verkeers- c.q. zorgvuldigheidsnormen heeft gedragen, is de bezitter of houder aansprakelijk. Het gedrag van de bestuurder is met andere woorden voor de aansprakelijkheid niet langer relevant. Hierdoor wordt eerder aansprakelijkheid aangenomen dan volgens de gangbare causaliteitsmaatstaven gebruikelijk is. Voor de vestiging van de aansprakelijkheid is immers niet van belang of het motorrijtuig het ongeval heeft teweeggebracht. Voor deze vestiging is voldoende dat het motorrijtuig bij het ongeval is betrokken. Om aansprakelijkheid aan te kunnen nemen dient de aanwezigheid van het motorrijtuig wel *conditio sine qua non* te zijn voor het ongeval, maar het begrip betrokkenheid eist niet dat het motorrijtuig als de meest belangrijke oorzaak van het ongeval is aan te merken. Dit volgt uit het feit dat ook indien het ongeval niet kan worden geacht te zijn veroorzaakt door de wijze van rijden van het motorrijtuig, dit daarbij desalniettemin wel betrokken kan zijn. Men denke aan overmacht van de bestuurder bestaande uit een fout van een derde of van het slachtoffer zelf, hetgeen aan de betrokkenheid van het motorrijtuig bij een ongeval niet in de weg staat. Aldus is bijvoorbeeld de bezitter of houder ook aansprakelijk indien een voetganger door een andere voetganger van het wandelpad wordt geduwd en vervolgens wordt aangereden door een motorrijtuig.

De vraag vervolgens welke schade die het gevolg is van het verkeersongeval voor vergoeding in aanmerking komt dient beantwoord te worden aan de hand van artikel 6:98 BW. Van belang daarbij is onder meer dat het hierbij gaat om schade door dood of letsel, terwijl ook van betekenis is of het ongeval het gevolg is van de overtreding van een verkeersnorm.

8. De aansprakelijkheid van het hier besproken artikel rust op de bezitter of houder. Het betreft een alternatieve aansprakelijkheid in die zin dat in beginsel op de bezitter de aansprakelijkheid rust, maar deze wordt verplaatst naar de houder, indien er een houder is in de zin van artikel 1, eerste lid, onder n, WVV 1994. Het begrip houder heeft hier evenals in artikel 185 WVV 1994 een eigen, van het burgerlijk recht afwijkende betekenis.

Anders dan in artikel 185 WVV 1994 wordt de aansprakelijkheid in beginsel op de bezitter, en niet op de eigenaar gelegd. Dit is bijvoorbeeld ook geschied bij de aansprakelijkheid voor zaken, opstallen en dieren (artt. 6:173–174 en 179 BW). Aldus rust de aansprakelijkheid op iemand die gemakkelijk als aansprakelijke is op te sporen.¹ De benadeelde wordt op dit punt nog verder geholpen door de bepaling dat degene aan wie een kenteken is opgegeven, vermoed wordt bezitter of houder te zijn.

Doorgaans zal de bezitter tevens eigenaar zijn, maar noodzakelijk is dat niet. Men denke bijvoorbeeld aan een motorrijtuig dat geleverd is krachtens een titel die achteraf nietig blijkt te zijn, of achteraf wordt vernietigd. Omdat in dat geval de eigendom achteraf niet is overgedragen, is het beter de aansprakelijkheid niet op de eigenaar, maar op de bezitter te laten rusten. Ook in geval van diefstal is dit aan te bevelen. Aldus is de eigenaar niet aansprakelijk voor een door de dief

¹ Vgl. Parl. Gesch. Boek 6, p. 745.

veroorzaakt verkeersongeval. De aansprakelijkheid rust dan op de dief, die immers het motorrijtuig voor zichzelf houdt, en dus bezitter is (vgl. art. 3:107, eerste lid, BW). Hierbij zij opgemerkt dat dit in de meeste gevallen ook uit het derde lid van artikel 1203 zal voortvloeien. Deze bepaling heeft dan ook vooral betekenis in geval van joy-riding na geweldpleging. Overigens zij opgemerkt dat de aansprakelijkheid van de dief ingevolge artikel 3, eerste lid, WAM niet onder de dekking van de verplichte verzekering valt.¹ De benadeelde kan zich evenwel zo nodig tot het Waarborgfonds Motorverkeer wenden (vgl. art. 25, eerste lid, onder c jo 26, vijfde lid, WAM).

Ten slotte is de aansprakelijkheid in beginsel op de bezitter, en niet op de eigenaar gelegd, omdat het ingevolge artikel 2 WAM in beginsel ook de bezitter is die verplicht is een verzekering te sluiten.

9. De bezitter of houder is in beginsel in diens kwaliteit aansprakelijk, ook al wordt het motorrijtuig ten tijde van het verkeersongeval door een ander bestuurd. Volgens artikel 185, tweede lid, WVV 1994 is de eigenaar of houder aansprakelijk voor degene door wie hij het motorrijtuig doet of laat rijden. Dit «doen of laten rijden» wordt ruimer uitgelegd dan een uitdrukkelijke of stilzwijgende toestemming tot rijden. Laten rijden wordt ook aangenomen indien de eigenaar of houder door zorgeloosheid een ander de gelegenheid tot rijden heeft verschaft.² Omdat ingevolge artikel 3, eerste lid, WAM in beginsel iedere bestuurder door de verzekering gedekt is, is het thans goed mogelijk de aansprakelijkheid van de bezitter of houder niet te laten afhangen van de vraag of hij de bestuurder «doet of laat rijden». De bezitter of houder is dan ook in beginsel aansprakelijk voor iedere bestuurder. Slechts indien het motorrijtuig wordt bestuurd door een dief of joy-rider, dient dit anders te zijn, mede omdat in deze gevallen ingevolge artikel 3, eerste lid, WAM geen dekking bestaat. Hierboven is reeds aangegeven dat indien de aansprakelijkheid rust op de bezitter, bij diefstal de aansprakelijkheid op de dief overgaat. Rust de aansprakelijkheid evenwel op een houder-vruchtgebruiker, dan blijft zonder nadere bepaling bij diefstal de aansprakelijkheid bij deze houder (vgl. art. 1, eerste lid, onder n, WVV 1994). Hetzelfde geldt bij joy-riding na geweldpleging. Indien een motorrijtuig door een joy-rider wordt gebruikt verandert er niets in de positie van de bezitter of houder, zodat de aansprakelijkheid in principe daar zou blijven rusten. Met het oog op deze situaties is in het derde lid van artikel 1203 bepaald dat de bezitter of houder niet aansprakelijk is indien de schade voortvloeit uit een handelen of nalaten van iemand die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig heeft verschaft, of door hem die, dit wetende, dat motorrijtuig zonder geldige reden gebruikt. Aldus loopt de aansprakelijkheid van de bezitter of houder parallel met de dekking die de WAM hem biedt. Een slachtoffer kan zich overigens in een dergelijke situatie tot het Waarborgfonds Motorverkeer wenden (vgl. art. 25, eerste lid, onder c). Wel zal hij eerst de dief of joy-rider tot betaling moeten aanmanen (vgl. art. 26, vijfde lid, WAM), nu immers ingevolge het eerste en derde lid van artikel 1203 de aansprakelijkheid op hen wordt gelegd.

Opgemerkt zij dat de aansprakelijkheid ingevolge het derde lid op de joy-rider wordt gelegd indien deze door geweldpleging de macht over het motorrijtuig heeft verkregen. Aldus blijft de aansprakelijkheid op de bezitter of houder rusten indien deze door zijn zorgeloosheid de joy-rider de gelegenheid tot rijden heeft verschaft.³

10. Indien het ongemotoriseerde slachtoffer zelf zeer ernstig is tekortgeschoten wordt hem het recht op schadevergoeding onthouden. In het eerste lid van artikel 1203 is dit tot uitdrukking gebracht doordat daar bepaald is dat de bezitter of houder niet aansprakelijk is indien de

¹ Overigens is de dief als bezitter wel zelfstandig verplicht om een verzekering te sluiten.

² Vgl. HR 5 mei 1950, NJ 1950, 782 en HR 23 juni 1972, NJ 1973, 27.

³ Vgl. HR 5 mei 1950, NJ 1950, 782 en HR 23 juni 1972, NJ 1973, 27.

schade het gevolg is van opzet of bewuste roekeloosheid van het slachtoffer ten tijde van het ongeval. In het aansprakelijkheidsrecht treft men deze terminologie veelvuldiger aan (zie bijv. de artt. 6:170, derde lid, en 7:658 BW), en ook de Hoge Raad heeft in een aantal arresten de grens ten aanzien van de bescherming van ongemotoriseerde slachtoffers op vrijwel dezelfde wijze getrokken (zie paragraaf 2). Waarom alleen deze zware schuldgraden van invloed zijn op de vergoedingsplicht van de bezitter of houder is uiteengezet in paragraaf 7 van deze memorie.

Van belang voor de grenzen van de aansprakelijkheid van de bezitter of houder is derhalve de reikwijdte van de begrippen opzet en bewuste roekeloosheid. Met betrekking tot het het oplopen van de schade tengevolge van een verkeersongeval zijn drie gradaties van opzet te onderscheiden.¹ 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. Bewuste roekeloosheid onderscheidt zich overigens van onbewuste roekeloosheid doordat het slachtoffer zich in de laatste situatie de aanmerkelijke kans op schade niet realiseerde. Hieronder vallen de vele situatie waarin fietsers en voetgangers weliswaar weten dat zij bepaalde verkeersregels overtreden, maar zich niet realiseren dat dit waarschijnlijk tot een ongeval zal leiden. Overigens zij opgemerkt dat het bij een en ander telkens dient te gaan om de bewustheid van het gevaar ten tijde van het ongeval. Dit betekent dat op het tijdstip onmiddellijk voorafgaande aan het ongeval bij het slachtoffer het ernstige gevaar van zijn gedraging in diens bewustzijn diende te leven.²

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 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. Zo worden vele verkeersfouten, waarvan objectief gezien de mogelijk ernstige gevolgen kunnen worden voorzien, gemaakt door

¹ Zie C. C. van Dam, *Schadeverzekering naar komend recht*, in: *Verzekering naar komend recht*, Zwolle, 1995, pp. 72–75.

² Vgl. HR 20 september 1996, NJ 1997, 198.

onachtzaamheid, verstoidheid, onervarenheid of onder invloed van een geestelijke tekortkoming. Dit brengt mee dat kinderen en personen met een geestesstoornis zelden opzet of bewuste roekeloosheid kan worden verweten, omdat zij zich in vele gevallen niet van het gevaar van hun gedraging bewust zijn. Daaraan staat artikel 6:165 BW bij een geestelijke stoornis niet in de weg. Overigens zij wel opgemerkt dat niet doorslaggevend is of het slachtoffer zelf van mening is dat bij zijn gedraging sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid. Het gaat er om of een slachtoffer als waarom het gaat zich bewust is van het ernstige gevaar van zijn gedraging. Het oordeel daarover is uiteindelijk aan de rechter.

11. De schadevergoedingsverplichting van de bezitter of houder wordt derhalve niet beïnvloed door schuld, niet bestaande in opzet of bewuste roekeloosheid van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer. Deze regel kan gezien worden als een uitwerking van artikel 101 van Boek 6 BW. Dit artikel bepaalt dat bij eigen schuld van de benadeelde de schade in evenredigheid verdeeld wordt over de benadeelde en de vergoedingsplichtige maar dat van deze algemene norm van verdeling van de schade bij eigen schuld van de benadeelde afgeweken kan worden als de billijkheid dit wegens de uiteenlopende ernst van de gemaakte fouten of andere omstandigheden van het geval eist. Het is, gezien het arbeidsvermogen van een motorrijtuig in beweging waardoor bij deze verkeersdeelnemers een relatief kleine fout tot ernstige gevolgen kan leiden, billijk, schuld van de ongemotoriseerde die niet bestaat in opzet of bewuste roekeloosheid, voor rekening van de gemotoriseerde te laten komen. Lichtere graden van schuld dan opzet of bewuste roekeloosheid kunnen het slachtoffer derhalve niet worden tegengeworpen en leiden niet tot een vermindering van de vergoedingsplicht. Omdat het evenwel gaat om de mate van verwijtbaarheid van het slachtoffer ten tijde van het ongeval, kan wel als eigen schuld aan het slachtoffer worden toegerekend de vergroting van de schade doordat het slachtoffer zich onvoldoende inspant om een bijdrage te leveren aan het herstelproces.¹ Anders dan bij de deelname aan het verkeer is het hier immers niet zo dat een relatief kleine fout tot ernstige gevolgen kan leiden en daarom niet aan het slachtoffer mag worden toegekend. Overigens kan het wel zo zijn dat het onvoldoende meewerken aan de revalidatie gezien de persoonlijkheidsstructuur van het slachtoffer toch niet aan hem kan worden toegerekend.
12. Het tweede lid van artikel 1203 brengt tot uitdrukking dat voor de zaakschade van ongemotoriseerde slachtoffers dezelfde regels gelden als voor hun personenschade, indien althans de ongemotoriseerde ook personenschade heeft geleden. Zie voor de redenen waarom juist dan voor deze schade een risicoaansprakelijkheid wordt gelegd op de bezitter of houder van het motorrijtuig paragraaf 12 van het algemeen gedeelte van deze memorie. Indien de ongemotoriseerde alleen zaakschade lijdt, is artikel 1206, eerste lid, van toepassing. Overigens geldt de risicoaansprakelijkheid alleen voor de schade aan het voertuig waarmee de ongemotoriseerde zich vervoert en voor de schade aan zaken die hij op of bij zich heeft (vgl. voor deze formulering art. 8:100, derde lid, BW). Men moet daarbij derhalve voornamelijk denken aan zijn fiets, kleding en bagage. Zouden bij het ongeval ook andere zaken van de ongemotoriseerde beschadigd raken (bijv. diens woning of motorrijtuig), dan kan hij zich daarvoor niet op deze aansprakelijkheid beroepen.
13. Indien bij een verkeersongeval meer motorrijtuigen betrokken zijn, zijn krachtens artikel 1203, eerste lid, meer bezitters of houders voor de

¹ HR 4 november 1988, NJ 1989, 751.

schade aansprakelijk. Uit artikel 6:102, eerste lid, vloeit dan voort dat ieder van de bezitters of houders in dat geval hoofdelijk verbonden is. De eerste volzin van het vierde lid van onderhavige artikel herhaalt dit. Deze hoofdelijke verbondenheid heeft tot gevolg dat indien één van de bezitters of houders de schade vergoedt, daarmee ook bevrijding van de andere bezitters of houders intreedt (art. 6:7, tweede lid, BW). Zonder nadere bepaling zou volgens de maatstaf van artikel 6:102, eerste lid, BW iedere bezitter of houder in de schadevergoeding moeten bijdragen in evenredigheid met de mate waarin de aan ieder toe te rekenen omstandigheden tot de schade hebben bijgedragen. Deze maatstaf voor de schadeverdeling is echter niet eenvoudig vast te stellen indien als hier op iedere schadeplichtige een risico-aansprakelijkheid rust. Het gevaar dreigt dat men de verdeling in vele gevallen laat afhangen van de mate waarin ieders schuld heeft meegewerkt tot het veroorzaken van de schade. De aansprakelijkheid van een bezitter of houder kan echter ook intreden zonder dat de bezitter of houder een fout heeft gemaakt, zodat deze maatstaf zich niet altijd verdraagt met deze risicoaansprakelijkheid. Bovendien zou een daarop gebaseerde onderlinge draagplicht tot procedures kunnen leiden. Om deze problemen te vermijden is in de tweede volzin van het onderhavige artikel bepaald dat iedere bezitter of houder in hun onderlinge verhouding in gelijke delen in de schadevergoeding bijdraagt.

Artikel 1204

1. Het eerste lid van het onderhavige artikel legt op de bezitter of houder een risicoaansprakelijkheid voor de schade van de passagiers in zijn motorrijtuig. In de paragrafen 4 en 8 van het algemeen gedeelte van deze memorie is aangegeven waarom passagiers een betere bescherming behoeven en waarom daar op deze wijze vorm aan wordt gegeven. De kwalitatieve aansprakelijkheid van de bezitter of houder laat de eventuele aansprakelijkheid van de bestuurder van het eigen motorrijtuig, danwel van een ander motorrijtuig, ingevolge artikel 6:162 BW onverlet. Aldus kunnen sociale en particuliere verzekeraars op dezelfde voet als thans regres nemen voor uitkeringen die zij hebben gedaan aan passagiers. Zie paragraaf 15 van het algemeen gedeelte van deze memorie. Tevens brengt dit mee dat de verzekeraar van het motorrijtuig dat op basis van deze risicoaansprakelijkheid de schade van een passagier heeft vergoed, regres kan nemen op de bestuurder (c.q. de verzekeraar) van een ander motorrijtuig indien deze het ongeval heeft veroorzaakt.
2. Een passagier heeft recht op vergoeding van zijn schade indien die het gevolg is van een verkeersongeval waarbij het motorrijtuig betrokken is. Zie voor een nadere uitleg van de begrippen «betrokkenheid bij een verkeersongeval» de toelichting bij artikel 1203, no. 2–6. De vraag naar de betrokkenheid bij een verkeersongeval zal hier minder problemen opleveren dan bij de toepassing van artikel 1203 omdat een passagier doorgaans alleen schade zal oplopen indien het motorrijtuig waarvan hij passagier is bij een botsing, aan- of overrijding betrokken is.
3. Indien iemand zich buiten medeweten van de bestuurder laat meerijden, is de bestuurder naar huidig recht niet aansprakelijk voor diens schade.¹ Voor passagiers die na een verkeersongeval de bezitter of houder van het motorrijtuig aanspreken dient hetzelfde te gelden. Alleen die passagiers die met instemming van de bestuurder door het motorrijtuig worden vervoerd kunnen de bezitter of houder voor hun schade aansprakelijk stellen. Deze instemming zal doorgaans blijken uit het gedrag van de bestuurder. Buiten het geval dat de bestuurder

¹ HR 27 januari 1984, NJ 1984, 536.

iemand de toegang tot het motorrijtuig ontzegt, zal het er in de praktijk op neer komen dat deze instemming afwezig moet worden geacht indien iemand zich buiten medeweten laat meerijden of indien iemand zich onder bedreiging laat meerijden.

4. Geen aanspraak op schadevergoeding heeft de passagier wiens schade het gevolg is van diens opzet of bewuste roekeloosheid ten tijde van het ongeval. Dit betekent dat net als bij ongemotoriseerde verkeersslachtoffers de schadevergoedingsverplichting – behoudens bij opzet of bewuste roekeloosheid – niet verminderd wordt in geval van eigen schuld van de passagier. Evenals bij fietsers en voetgangers geldt voor passagiers dat hun schade omvangrijk kan zijn door de verwezenlijking van het aan motorrijtuigen verbonden gevaar. Daarom dient hun een kleine fout die tot ernstige gevolgen kan leiden niet te kunnen worden tegengeworpen. Bovendien geldt ook voor passagiers dat de schade die zij bij een verkeersongeval kunnen oplopen ingrijpend kan zijn.
Op de begrippen opzet en bewuste roekeloosheid is ingegaan in de artikelgewijze toelichting van deze memorie bij artikel 1203, onder 10. Opgemerkt kan nog worden dat een passagier als passief verkeersdeelnemer niet snel deze vormen van ernstige nalatigheid zal kunnen worden verweten. Onvoorzichtig gedrag van een passagier zal in de praktijk doorgaans bestaan uit het meerijden met een dronken bestuurder of het niet dragen van een gordel of helm. Of dit gedrag als opzet of bewuste roekeloosheid kan worden aangemerkt is afhankelijk van de omstandigheden, waarbij in het bijzonder of deze gedragingen in de concrete situatie een ernstig gevaar in het leven roepen en of de passagier zich bewust is geweest van dat gevaar.
Passagiers zullen derhalve zelden een ongeval veroorzaken. Zoals uit bovenstaande voorbeelden blijkt zal immers eerder de vraag zijn of zij de schade die zij bij een ongeval oplopen hadden kunnen vermijden. Dit betekent echter niet dat niet als «eigen schuld» aan het slachtoffer worden toegerekend de vergroting van de schade doordat het slachtoffer zich nahet ongeval onvoldoende inspant om een bijdrage te leveren aan het herstelproces. Immers, alleen de eigen schuld – niet zijnde opzet of bewuste roekeloosheid – ten tijde van het ongeval, kan een passagier niet worden tegengeworpen.
5. Ook heeft een passagier jegens de bezitter of houder geen recht op de vergoeding van zijn schade indien de schade voortvloeit uit een handelen of nalaten van degene die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig heeft verschafte of van hem die, dit wetende, dat motorrijtuig zonder geldige reden gebruikt. In dat geval bestaat in de huidige situatie ook geen dekking op grond van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen indien althans de bestuurder van het eigen motorrijtuig aansprakelijk is voor de schade van de passagier (art. 3, eerste lid, WAM). Vergelijk ook artikel 1203, derde lid, en de toelichting daarop. Het voert echter te ver iedere passagier de bescherming van de risicoaansprakelijkheid te onthouden indien hij inzittende is van een motorrijtuig dat na diefstal of geweldpleging bij een ongeval betrokken raakt. Men denke bijvoorbeeld aan een lifter die met een gestolen motorrijtuig meerijdt; aan een kind dat zich voor de diefstal in de auto bevond en aldus onvrijwillig met de dief meerijdt of aan een inzittende die in een motorrijtuig gegijzeld wordt. In deze gevallen, waarin met andere woorden de passagier zich, óf niet bewust is van de diefstal of geweldpleging, óf zich onvrijwillig laat vervoeren, wordt de risicoaansprakelijkheid gelegd op – kortweg gezegd – de dief of geweldpleger. De passagier kan dan zijn recht op schadevergoeding tegen het Waarborgfonds Motorverkeer geldend maken (art. 25, eerste lid, onder

c, WAM). Indien passagiers zich er evenwel bewust van zijn dat zij meerijden met iemand die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig heeft verschaft, en desondanks vrijwillig meerijden, dient hun de bescherming van een risicoaansprakelijkheid onthouden te worden. Aldus is in de tweede volzin van het derde lid tot uitdrukking gebracht. In dat geval hebben passagiers alleen recht op schadevergoeding indien ingevolge artikel 6:162 BW, ofwel de bestuurder van het eigen motorrijtuig, ofwel de bestuurder van een ander motorrijtuig voor hun schade aansprakelijk is.

6. Zoals in paragraaf 12 van het algemeen gedeelte van deze memorie is aangegeven wordt bij een combinatie van personen- en zaakschade van passagiers in dit wetsvoorstel voor deze laatste schade een risicoaansprakelijkheid gelegd op de bezitter of houder van het motorrijtuig. Aldus is in het tweede lid bepaald. Dit – als gezegd – ter wille van de eenvoud en hanteerbaarheid van het systeem bij de combinatie van beide vormen van schade. Heeft de passagier alleen zaakschade geleden, dan zal hij zich voor deze schade moeten beroepen op artikel 6:162 BW, of – indien het een reiziger is – op de artikelen 8:106 of 1150 BW. Overigens geldt de risicoaansprakelijkheid alleen voor de schade aan zaken die de passagier op of bij zich heeft (vgl. voor deze formulering art. 8:100, derde lid, BW). Men moet daarbij derhalve voornamelijk denken aan zijn kleding en bagage. Zouden bij het ongeval ook andere zaken van de passagier beschadigd raken, dan kan hij zich daarvoor niet op deze aansprakelijkheid beroepen.
7. Zoals in paragraaf 10 van het algemeen gedeelte van deze memorie is aangegeven kan een passagier van een motorrijtuig ook een reiziger zijn die met de vervoerder een overeenkomst van personenvervoer in de zin van artikel 8:100 BW of 8:1140 BW heeft gesloten. In dat geval worden passagiers bij een verkeersongeval niet altijd of niet altijd volledig schadeloos gesteld. Dit omdat in dat geval het bijzondere aansprakelijkheidsregime van Boek 8 ook van toepassing is indien de vervoerder buiten overeenkomst wordt aangesproken; vgl. artikel 8:116 en 1081 BW. Omdat evenwel al vrij snel een overeenkomst van personenvervoer in de zin van artikel 1140 wordt aangenomen¹, zou in veel gevallen de bescherming die artikel 1204 aan passagiers wil bieden dan geen effect hebben. Mogelijk zou bij een verkeersongeval de schadeafwikkeling ook gecompliceerd kunnen worden indien door de bezitter of houder naar voren wordt gebracht dat de passagier kachtens een vervoerovereenkomst werd vervoerd. Om dit te voorkomen is in het vierde lid bepaald dat ook al is een overeenkomst van personenvervoer gesloten, de passagier ondanks het bepaalde in de artikelen 116 en 1081 toch een beroep kan doen op de in het onderhavige artikel geregelde risicoaansprakelijkheid, en derhalve de vervoerder verder aansprakelijk kan houden dan deze op grond van de vervoerovereenkomst zou zijn.
In paragraaf 10 van het algemeen gedeelte van deze memorie is de vraag gesteld of een en ander ook zou moeten gelden voor het bedrijfsmatig personenvervoer. Deze vraag is bevestigend beantwoord. Wel is het wenselijk geoordeeld dat de vervoerder zich kan blijven beroepen op de beperking van zijn aansprakelijkheid tot de in de artikelen 8:110 en 1157 bedoelde bedragen. Aldus is in de tweede volzin van het vierde lid bepaald.
8. De aansprakelijkheid van de bezitter of houder voor de schade van passagiers dient dwingendrechtelijk te zijn. Om derhalve te voorkomen dat juist bij een overeenkomst van personenvervoer de vervoerder zijn aansprakelijkheid ingevolge het onderhavige artikel uitsluit of beperkt,

¹ Zie o.m. de rechtspraak vermeld in Parl. Gesch. Boek 8, p. 132, noot 101.

is in het vijfde lid bepaald dat van het onderhavige artikel niet ten nadele van de passagier kan worden afgeweken. Vergelijk ook de artikelen 8:112 en 1149 BW.

Artikel 1205

1. Het eerste lid van dit artikel ziet in de eerste plaats op de situatie waarin een ongemotoriseerde alleen zaakschade heeft geleden. Bij de combinatie van zaak- en personenschade is artikel 1203, tweede lid, van toepassing. Zie de artikelgewijze toelichting bij artikel 1203, onder 11. Voorts ziet het eerste lid van het onderhavige artikel op de schade aan wegmeubilair, gebouwen, treinen, trams, niet aan het verkeer deelnemende motorrijtuigen en andere roerende of onroerende zaken die bij een verkeersongeval beschadigd kunnen worden. Dit evenwel net als bij artikel 185 WVV 1994 met uitzondering van loslopende dieren, aan het verkeer deelnemende motorrijtuigen en daarmee vervoerde zaken. Als in paragraaf 12 van het algemeen gedeelte van deze memorie is toegelicht wordt voor de aansprakelijkheid voor deze schade de status-quo gehandhaafd, zij het dat de limitering zoals thans voorkomt in artikel 185 WVV 1994 vervalt. Handhaving van de status-quo houdt in dat voor deze schade de bezitter of houder aansprakelijk is, tenzij het ongeval de bestuurder niet kan worden toegerekend. Toerekening dient hier te worden verstaan in de zin van artikel 6:162, derde lid, BW. Dit brengt mee dat de bezitter of houder doorgaans net als bij artikel 185 WVV 1994 niet aansprakelijk is indien het ongeval niet aan de schuld van de bestuurder te wijten is, of anders gezegd het ongeval het gevolg is van overmacht. Dit zal overigens gezien het gevaarscheppende karakter van motorrijtuigen evenals onder de huidige rechtspraak niet te snel mogen worden aangenomen, zodat een beroep daarop alleen zal slagen indien de bestuurder rechtens geen enkel verwijt valt te maken ter zake van de wijze waarop hij aan het verkeer heeft deelgenomen. Is het ongeval niet aan de schuld van de bestuurder te wijten, dan kan het de bezitter of houder nog wel worden toegerekend indien het te wijten is aan een oorzaak welke krachtens de wet of de in het verkeer geldende opvattingen voor de rekening van de bezitter of houder komt. Te denken valt bijvoorbeeld aan de situaties waarin de bestuurder door een geestelijke of lichamelijke tekortkoming (vgl. art. 6:165 BW) of door onervarenheid een ongeval veroorzaakt. Overigens kan bij deze schades, anders dan bij de personenschade van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers en passagiers, een beroep worden gedaan op «eigen schuld». Dit betekent dat de vergoedingsplicht van de bezitter of houder wordt verminderd indien de schade mede een gevolg is van een omstandigheid die aan de benadeelde kan worden toegerekend. Te denken valt bijvoorbeeld aan de situatie waarin de oorzaak van het ongeval, waarbij schade aan een wegdek ontstaat, mede een gevolg is van het slechte onderhoud daarvan. De bezitter of houder is niet aansprakelijk indien aannemelijk is dat het ongeval hem niet kan worden toegerekend. Dit hoeft hij derhalve niet te bewijzen; voldoende is dat het aannemelijk is. De bezitter of houder is daarom niet alleen niet aansprakelijk indien hij een en ander aannemelijk maakt, maar ook indien de rechter zelf de overtuiging heeft dat het ongeval de bezitter of houder niet kan worden toegerekend.¹ Ten slotte zij er nog op gewezen dat indien de schade aan wegmeubilair, gebouwen etc. zijn oorzaak vindt in een gebrek aan het motorrijtuig, er met de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel op de bezitter daarvan een risicoaansprakelijkheid voor deze schade rust. Deze kan zich derhalve dan niet op overmacht beroepen. Zie nader paragraaf 11 van het algemeen gedeelte van deze memorie.

¹ Zie Asser-Hartkamp III, no. 225.

2. Artikel 185 WVV 1994 is niet alleen van toepassing op de ten gevolge van een verkeersongeval door motorrijtuigen aan treinen en trams toegebrachte schade¹, maar ook op de schade van daardoor vervoerde personen. Ook voor de aansprakelijkheid voor deze schade wordt in het tweede lid de status-quo gehandhaafd. Overigens zij erop gewezen dat een door een trein of tram vervoerde reiziger bij een dergelijk ongeval mogelijk ook de vervoerder ingevolge artikel 8:105 aansprakelijk kan stellen. Een beroep door de reiziger op het onderhavige lid is voor de reiziger vooral van belang indien de vervoerder het ongeval niet heeft kunnen vermijden en derhalve niet aansprakelijk is. Denkbaar is voorts dat de vervoerder die ingevolge artikel 105 de schade van de passagier vergoed heeft ingevolge het onderhavige tweede lid regres kan nemen op de bezitter of houder van het bij het ongeval betrokken motorrijtuig.
3. Het bepaalde in de leden 3 en 4 van artikel 1203 is van overeenkomstige toepassing bij schadegebeurtenissen die door het onderhavige artikel worden bestreken. Dit betreft de verschuiving van de aansprakelijkheid van de bezitter of houder naar de dief of geweldpleger en de hoofdelijke aansprakelijkheid van de bezitters of houders van meerdere motorrijtuigen die bij een verkeersongeval betrokken zijn. Zie nader de toelichting aldaar.

Artikel 1206

1. In de artikelen 1203 en 1204 is de aansprakelijkheid gelegd op de bezitter of houder. Omdat het hier een risicoaansprakelijkheid betreft, is overmacht geen bevrijdende omstandigheid meer. De bezitter of houder kan zich derhalve niet disculperen door zich te beroepen op een fout van een derde. Bij de fout van een derde kan men denken aan een fout van de bestuurder of een passagier van het motorrijtuig, aan de fout van een andere gemotoriseerde verkeersdeelnemer, of van een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer. Men moet zich evenwel de vraag stellen of ook al is de aansprakelijkheid op de bezitter of houder gelegd, deze derden daarnaast aansprakelijk zouden dienen te zijn, en of de aansprakelijkheid niet exclusief naar de bezitter of houder moet worden gekanaliseerd. Een gelijke vraag doet zich voor bij artikel 1205, waarbij de bezitter of houder zich weliswaar kan beroepen op overmacht, maar zich ook de situatie kan voordoen waarbij een dergelijk beroep niet kan slagen terwijl daarnaast toch ook een derde verkeersdeelnemer aansprakelijk is. Indien bij een verkeersongeval meer motorrijtuigen betrokken zijn volgt reeds uit de artikelen 1203, eerste lid, en 1205, eerste lid, dat meer bezitters of houders voor de daarbedoelde schade aansprakelijk zijn. Artikel 1203, vierde lid, geeft daarvoor een speciale regel die hierboven is toegelicht. Bij artikel 1204 is het de bezitter of houder van het motorrijtuig waarvan de gelaedeerde inzittende is, die aansprakelijk is. De bezitters of houders van een ander motorrijtuig zijn ingevolge deze artikelen niet aansprakelijk voor de schade van deze inzittenden. Zijn bij het ongeval ook andere motorrijtuigen betrokken, dan kunnen hooguit de bestuurders daarvan ingevolge artikel 6:162 BW aansprakelijk zijn.
2. De vraag of naast de bezitter of houder ook de bestuurder of een eventuele passagier van het betrokken motorrijtuig ingevolge artikel 6:162 BW voor de schade als bedoeld in de artikelen 1203–1205 aansprakelijk zou kunnen zijn, is feitelijk niet van groot belang nu de aansprakelijkheid van deze personen valt onder de dekking van de WAM (zie art. 3).² Het is derhalve niet zo dat deze derden hun aansprakelijkheid apart moeten verzekeren en hun aansprakelijkheid

¹ Zie o.m. Hof Den Bosch 29 mei 1962, NJ 1962, 502 en Rb. Leeuwarden 27 januari 1972, Verkeersrecht 1973, 37.

² De vraag naar de aansprakelijkheid van de bestuurder ex art. 6:162 BW voor schade als bedoeld in artikel 1205, doet zich uiteraard niet voor.

tot allerlei regresacties tussen verschillende (particuliere) verzekeraars kan leiden, met alle daarbij behorende hogere maatschappelijke kosten. Met het oog daarop is het derhalve niet noodzakelijk de aansprakelijkheid van deze derden uit te sluiten en de aansprakelijkheid exclusief te kanaliseren naar de bezitter of houder. Met het oog op het volgende is het juist van belang om de aansprakelijkheid van de bestuurder en eventuele passagiers in stand te laten. In het onderhavige wetsvoorstel zijn de voorgestelde (risico)aansprakelijkheden opgenomen in artikel 6:197 BW. Dit brengt mee dat deze aansprakelijkheden van de bezitter of houder niet kan worden ingeroepen door – kort gezegd – particuliere en sociale verzekeraars die de schade aan het slachtoffer hebben uitgekeerd en vervolgens verhaal willen nemen. Zij kunnen zo mogelijk alleen verhaal nemen krachtens de algemene regels betreffende onrechtmatige daad. In dat geval kunnen zij echter alleen verhaal nemen op degene die toerekenbaar het ongeval heeft veroorzaakt, te weten de bestuurder of in uitzonderingsgevallen de passagiers van het motorrijtuig. Om echter deze mogelijkheid open te laten dient wel de eventuele aansprakelijkheid van deze personen – die overigens onder de WAM-dekking valt – in stand te worden gehouden.

3. Om een aantal redenen is er wel voor gekozen de eventuele (mede)aansprakelijkheid van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers die betrokken zijn bij een verkeersongeval waarbij ook een motorrijtuig is betrokken, te laten vervallen. Juist omdat er een motorrijtuig bij het verkeersongeval betrokken is zal de schade van het slachtoffer groter zijn, hetgeen niet ten laste van een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer mag worden gebracht. Bovendien zal het laten vervallen van de eventuele aansprakelijkheid van een ongemotoriseerde allerlei regresacties voorkomen, hetgeen een gunstige invloed heeft op de werkbelasting van de rechterlijke macht. Ten slotte kan een eventueel verhaal van de WAM-verzekeraar op een ongemotoriseerde ingrijpend zijn. Een en ander betekent dat een ongemotoriseerde die betrokken is bij een verkeersongeval waarbij ook een motorrijtuig betrokken is, niet aansprakelijk is voor de schade die andere ongemotoriseerden en passagiers, trein- en trampassagiers en verschillende zaken daarbij oplopen. Dit uiteraard onder de voorwaarde dat de houder of bezitter van het motorrijtuig voor deze schade aansprakelijk is (dit is deze bijvoorbeeld niet voor de schade van de zonder instemming van de bestuurder vervoerde passagier). Overigens betekent dit niet alleen dat een WAM-verzekeraar voor deze schade geen regres kan nemen op de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer, maar ook (andere) particuliere en sociale verzekeraars die mogelijkheid missen. De aansprakelijkheid van een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer dient evenwel in stand te blijven indien deze het verkeersongeval door opzet of bewuste roekeloosheid heeft veroorzaakt. Men denke aan een fietser of voetganger die bewust een andere fietser of voetganger onder een voorbij rijdende auto duwt. Een bepaling van vergelijkbare strekking treft men aan in artikel 6:178, onder e, BW.
4. De tweede volzin van het onderhavige artikel voorkomt dat nu niet aansprakelijk is de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer, toch verhaal kan worden genomen op de personen die krachtens de artikelen 169–172 kwalitatief aansprakelijk zijn voor fouten van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer.
5. Ten slotte zij nog opgemerkt dat nu alleen de aansprakelijkheid is vervallen van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer, het wel mogelijk is de wegbeheerder aansprakelijk te stellen indien het

verkeersongeval bijvoorbeeld (mede) zijn oorzaak vindt in het toerekenbare slechte onderhoud van de weg.

Artikel II

A en B

Deze onderdelen behoeven na hetgeen daarover in de paragrafen 11 en 15 van het algemeen gedeelte van deze memorie is opgemerkt geen nadere toelichting.

C

1. Het onderhavige artikel legt op de werkgever een risicoaansprakelijkheid voor de schade van de werknemer die in de uitoefening van zijn werkzaamheden een motorrijtuig bestuurt waarmee hij bij een verkeersongeval betrokken raakt. In paragraaf 9 van het algemeen gedeelte van deze memorie is aangegeven waarom «werknemers» deze bescherming als bestuurder verkrijgen. Gemakshalve zal hierna steeds over «werknemer» en «werkgever» worden gesproken, maar zoals hieronder zal worden uiteengezet wordt deze bescherming ook geboden aan bepaalde andere bestuurders die voor anderen werkzaamheden verrichten.
De aansprakelijkheid die in het onderhavige artikel op de werkgever wordt gelegd laat de eventuele aansprakelijkheid van de bestuurder van een ander motorrijtuig of anderen ingevolge artikel 6:162 BW onverlet. Zou bijvoorbeeld een bestuurder van een ander motorrijtuig geheel of gedeeltelijk aansprakelijk zijn, dan kan de werkgever die op basis van het onderhavige artikel de schade van de werknemer heeft vergoed, regres nemen op die bestuurder (c.q. op zijn verzekeraar).
2. Voorwaarde voor de werknemer om bij een verkeersongeval zijn schade vergoed te krijgen is dat hij ten tijde van dat ongeval het motorrijtuig in de uitoefening van zijn werkzaamheden bestuurde. Dit komt erop neer dat vereist is dat de werknemer ten tijde van het ongeval het motorrijtuig van de werkgever bestuurde in verband met de werkzaamheden die hij voor deze verricht. De vraag naar dit verband vertoont verwantschap met die naar het verband dat vereist wordt om de werkgever ex artikel 6:170 BW aansprakelijk te doen zijn voor door een ondergeschikte veroorzaakte aanrijdingen.¹ Genoemd verband zal doorgaans aanwezig kunnen worden geacht indien het ongeval plaatsvindt gedurende de werktijd van de werknemer. Daarentegen zal dit verband doorgaans afwezig zijn indien de werknemer in zijn vrije tijd de auto bestuurt, ook al is het de auto van de werkgever. Omstandigheden van het geval kunnen echter tot een ander oordeel leiden. Men denke bijvoorbeeld aan een werknemer die tijdens werktijd een tandarts bezoekt², of aan een werknemer die na werktijd voor zijn werkgever een pakketje bezorgt. Het gewone woon-werk-verkeer kan men doorgaans niet zien als het besturen van een motorrijtuig in de uitoefening van de werknemer zijn werkzaamheden.
3. Zoals in paragraaf 9 van het algemeen gedeelte van deze memorie is aangegeven is ervoor gekozen deze risicoaansprakelijkheid niet te beperken tot werknemers en werkgevers in de zin van artikel 7:610 BW. Evenals in het nieuw voorgestelde vierde lid van artikel 7:658 BW³ wordt deze risicoaansprakelijkheid in het derde lid ook gelegd op degene die in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf een motorrijtuig laat besturen door iemand met wie hij geen arbeidsovereenkomst heeft. Deze bepaling is als gezegd met name van belang voor

¹ Zie hierover de jurisprudentie vermeld in Onrechtmatige Daad V, nr. 67.

² Vgl. HR 5 januari 1973, NJ 1973, 176 (werkgever niet aansprakelijk voor een tijdens werktijd door de werknemer veroorzaakt ongeval).

³ Kamerstukken II 1996/97, 25 263 (Flexibiliteit en zekerheid).

uitzendarbeid, uitlening en aanneming van werk, waarbij tussen de werknemer en de derde (inlener) geen overeenkomst bestaat. Het is echter ook mogelijk dat tussen degene die de arbeid verricht en degene voor wie hij de arbeid verricht wel een overeenkomst is gesloten, zij het geen arbeidsovereenkomst. Men denke bijvoorbeeld aan bepaalde stageovereenkomsten. Ook zal hiervan sprake kunnen zijn in het geval een bestuurder in het kader van een opdracht van een ander een motorrijtuig bestuurt in het kader van werkzaamheden ter uitoefening van het bedrijf van de opdrachtgever (vgl. art. 6:171 BW).¹ Werknemers en opdrachtnemers verdienen immers in een dergelijk geval doorgaans een gelijke bescherming. Het derde lid kan tot gevolg hebben dat zowel de werkgever als de inlener bij wie de arbeid wordt verricht, ingevolge de voorgestelde bepaling aansprakelijk zijn. Zij zijn dan hoofdelijk verbonden (art. 6:102 BW), maar kunnen onderling regres nemen. Het staat hun uiteraard vrij hieromtrent afspraken te maken.

4. Voor de bescherming die de werknemer aan het onderhavige artikel ontleent maakt geen verschil of de werkgever de bezitter of houder van het motorrijtuig is, dan wel de werknemer. Men denke bij dit laatste aan een werknemer die in de uitoefening van zijn werkzaamheden zijn eigen motorrijtuig bestuurt, aan een werknemer die weliswaar vanwege zijn werk een leaseauto ter beschikking heeft gekregen, maar zelf de lessee is. Het is immers ook dan redelijk dat werknemers die in deze gevallen krachtens hun verplichtingen uit hun arbeidsverhouding een motorrijtuig besturen, de schade die zij lijden door de risico's waaraan zij worden blootgesteld, vergoed dienen te krijgen.
5. Het onderhavige artikel legt in navolging van artikel 7:658 BW op de werkgever niet alleen een aansprakelijkheid voor de personenschade van diens werknemer, maar ook voor diens zaakschade. Men denke hierbij met name aan blik schade indien de werknemer zijn eigen motorrijtuig bestuurde, maar natuurlijk ook aan schade aan zijn zaken die hij op of bij zich heeft. Dat de werkgever aansprakelijk is voor de zaakschade van de werknemer, kan men zien als een codificatie van hetgeen de Hoge Raad in HR 16 oktober 1992, NJ 1993, 264 (Bruinsma) heeft beslist.
6. Geen recht op schadevergoeding heeft de werknemer wiens schade het gevolg is van zijn opzet of bewuste roekeloosheid ten tijde van het ongeval. Ook hier wordt derhalve de schadevergoedingsverplichting – behoudens bij opzet of bewuste roekeloosheid – niet verminderd in geval van eigen schuld van de werknemer. Het onderhavige artikel beoogt immers werknemers ook schadeloos te stellen indien indien zijzelf schuldig zijn aan het ontstaan van een verkeersongeval. Dat daarbij alleen opzet of bewuste roekeloosheid aan de werknemer kan worden tegengeworpen berust op de gedachte dat degene die uit hoofde van zijn arbeidsverhouding een motorrijtuig bestuurt, en daarbij aan de risico's van het gemotoriseerde verkeer wordt blootgesteld, niet mag worden tegengeworpen dat hij niet alle voorzichtigheid in acht heeft genomen die nodig is ter voorkoming van verkeersongevallen. Het is immers een ervaringsfeit dat het regelmatig deelnemen aan het verkeer tot een vermindering van de optimale voorzichtigheid leidt. Met het oog daarop is het billijk dat de schade die dientengevolge binnen dienstverband wordt opgelopen niet voor rekening van de werknemer komt. Deze gedachte ligt ook ten grondslag aan artikel 7:658 (7A:1638x) BW en de daarop gebaseerde rechtspraak.²
7. Zoals in paragraaf 9 van het algemeen gedeelte van deze toelichting is

¹ Vgl. HR 20 maart 1942, NJ 1942, 444 (handelsagent veroorzaakt ongeval in auto van principaal).

² Zie HR 27 juni 1975, NJ 1976, 81; HR. 9 januari 1987, NJ 1987, 948 en HR. 27 maart 1992, NJ 1992, 496.

uiteengezet, is de aansprakelijkheid van de werkgever ingevolge dit artikel niet verplicht verzekerd. Wel zal in veel gevallen de werkgever een bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering hebben gesloten, maar deze dekt de aansprakelijkheid voor de hierbedoelde schade niet. Daarom biedt het tweede lid van het onderhavige artikel de werkgever de mogelijkheid aan aansprakelijkheid te ontkomen indien hij een verzekering heeft gesloten die de in dit artikel bedoelde schade direct vergoedt. Te denken valt aan een door de werkgever ten behoeve van zijn werknemer gesloten SVI. Indien de werknemer zijn eigen motorrijtuig bestuurt, ligt het eerder voor de hand dat hij zelf een SVI en/of cascoverzekering sluit. Vandaar dat de werkgever ook aan zijn aansprakelijkheid kan ontkomen doordat hij de werknemer een vergoeding heeft gegeven om een dergelijke verzekering te sluiten. Deze vergoeding dient dan uiteraard kostendekkend te zijn. Het is dan aan de werknemer zelf of hij zich al dan niet tegen mogelijke schade wenst te verzekeren, maar hij kan dan ter zake van deze schade de werkgever niet aansprakelijk stellen. Het is aan de werkgever om te stellen en te bewijzen dat een dergelijke vergoeding is gegeven, en dat deze kostendekkend is. Overigens bepalen sommige CAO's dat een werknemer die voor zijn werkgever van zijn eigen motorrijtuig gebruik maakt, aanspraak kan maken op een vergoeding van de kosten daarvan. Ook hier zal de werkgever moeten stellen en bewijzen dat deze vergoeding mede bedoeld is om een SVI en/of cascoverzekering te kunnen sluiten, en daarvoor ook kostendekkend is, wil de hij aan aansprakelijkheid ontkomen. Vgl. ook HR 16 oktober 1992, NJ 1993, 264 (Bruinsma).

8. De tweede volzin van het eerste lid van het onderhavige artikel voorkomt dat de werkgever zijn aansprakelijkheid in de arbeidsovereenkomst of elders uitsluit of beperkt. Vergelijk ook artikel 7: 658, derde lid, BW.

Artikel III

A en D

Nu ingevolge de artikelen 8:1204, tweede lid, BW de bezitter of houder aansprakelijk kan zijn voor de schade aan zaken van een passagier die deze op of bij zich heeft, dient het niet mogelijk te zijn dat deze schade van de verzekering kan worden uitgesloten, respectievelijk het Waarborgfonds Motorverkeer voor deze schade niet aansprakelijk zou zijn. De artikelen 3, tweede lid, en 26, derde lid, WAM zijn aldus gewijzigd.

C

Met de wijziging van het onderhavige eerste lid van artikel 4 WAM wordt enerzijds beoogd de uitsluiting van de dekking van de schade van de bestuurder niet langer mogelijk te maken, en anderzijds een dergelijke uitsluiting voor de zaakschade van de verzekeringnemer juist wel toe te staan.

Voor het onderhavige wetsvoorstel is het noodzakelijk dat het niet langer mogelijk is om de schade van de bestuurder die het ongeval veroorzaakt van de dekking uit te sluiten. In het onderhavige wetsvoorstel wordt immers voorgesteld de bezitter van een motorrijtuig aansprakelijk te doen zijn voor schade die veroorzaakt wordt door een gebrek van het motorrijtuig. Dit kan uiteraard ook schade zijn die de bestuurder die een gebrekkig motorrijtuig bestuurt, oploopt, zodat zich hiermee niet verdraagt dat de aansprakelijkheid van de bezitter jegens een bestuurder van de dekking kan worden uitgesloten. Wel is het mogelijk de aansprakelijkheid voor de schade van de werknemer ingevolge artikel 7:658a BW

van de dekking uit te sluiten, omdat de aansprakelijkheid van de werkgever niet valt of behoort te vallen onder de verplichte WAM-dekking. Het betreft hier immers een typisch bedrijfsrisico. Zie nader paragraaf 9 van het algemeen gedeelte van deze toelichting.

Opmerking verdient nog dat de Derde richtlijn (90/232/EEG) van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 14 mei 1990 (PbEG L 129) inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, aan deze wijziging niet in de weg staat. Weliswaar verplicht deze richtlijn niet de schade van de bestuurder verplicht onder de dekking te brengen, maar het staat de nationale wetgeving toe een verdergaande bescherming te bieden dan de richtlijn voorschrijft. Omdat derhalve derhalve de schade van de bestuurder niet langer van de dekking kan worden uitgesloten, is het tweede lid van artikel 4, zoals dat bij de Wet van 2 november 1995 (Stb. 542)¹ komt te luiden, overbodig.

Artikel 4, eerste lid, WAM zoals dat thans luidt, staat niet toe van de dekking uit te sluiten de aansprakelijkheid voor schade aan zaken van de verzekeringnemer. Bij de implementatie van bovengenoemde richtlijn² is deze mogelijkheid vervallen, zonder dat overigens de richtlijn daartoe verplicht. De richtlijn verplicht namelijk alleen de aansprakelijkheid voor de personenschade van inzittenden, met uitzondering van de bestuurder, onder de dekking te brengen. Wel staat de richtlijn het toe de zaakschade van de genoemde personen van de dekking uit te sluiten. Bij de implementatie van de richtlijn is echter geen onderscheid gemaakt tussen personenschade en zaakschade, en is ervoor gekozen alleen nog maar toe te staan de aansprakelijkheid van de schade van de bestuurder van de dekking uit te sluiten. Achteraf bezien is het echter wenselijk om toch toe te staan de aansprakelijkheid voor de zaakschade van de verzekeringnemer van de dekking uit te sluiten. Anders zou het bijvoorbeeld mogelijk zijn dat twee verzekeringnemers elkaar hun motorrijtuig uitlenen, zodat indien een van hen als bestuurder met het motorrijtuig van de ander een ongeval veroorzaakt, de schade aan het motorrijtuig onder diens eigen WAM-dekking valt. Dit is uiteraard onwenselijk, omdat op die wijze de WAM-verzekering tevens een soort casco-dekking biedt.³

Artikel V

Dit artikel bevat het overgangsrecht. Zie nader paragraaf 16 van het algemeen gedeelte van deze memorie.

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

¹ Wet tot wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen in verband met aanvulling van de Boeken 3, 6 en 8 van het Burgerlijk Wetboek met regels betreffende de aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen en verontreiniging van lucht, water of bodem.

² Wet van 23 november 1992, Stb. 610.

³ Vgl. H. J. J. de Bosch-Kemper, *De WAM in werking*, tweede druk, Deventer, 1995, p. 63.