

Vergaderjaar 1997–1998

25 759

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

A

### OORSPRONKELIJKE TEKST VAN HET VOORSTEL VAN WET EN VAN DE MEMORIE VAN TOELICHTING ZOALS VOORGELEGD AAN DE RAAD VAN STATE EN VOOR ZOVER NADIEN GEWIJZIGD

#### I. Lijst van wijzigingen in het wetsvoorstel

1. Vervallen is artikel 1205, dat luidde:

1. De bezitter of – indien er een houder is – de houder van een motorrijtuig dat betrokken is bij een verkeersongeval, is aansprakelijk voor de dientengevolge geleden schade door dood of letsel van degene die het motorrijtuig ten tijde van het verkeersongeval bestuurde uit hoofde van een arbeidsverhouding met de bezitter of houder. Dit lijdt uitzondering indien de schade het gevolg is van opzet of bewuste roekeloosheid van de bestuurder ten tijde van het ongeval, of indien de bezitter of houder een vennootschap onder firma of een rechtspersoon als bedoeld in artikel 3 van Boek 2 is waaraan de bestuurder van het motorrijtuig zelf leiding geeft.

2. Is de bezitter of houder op grond van het vorige lid aansprakelijk, dan is hij jegens de bestuurder op dezelfde voet aansprakelijk voor de door deze geleden schade aan zaken die hij op of bij zich heeft.

3. Van dit artikel kan niet ten nadele van de bestuurder worden afgeweken.

2. Artikel 1206 is vernummerd tot 1205.

3. Artikel 1207 is vernummerd tot artikel 1206.

Artikel 1207 luidde:

1. Voor schade waarvoor de bezitter of houder van een motorrijtuig of een persoon als bedoeld in de artikelen 1203 lid 3 en 1204 lid 3 ingevolge de artikelen 1203–1206 aansprakelijk is, is een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer niet aansprakelijk, tenzij de schade het gevolg is van opzet of bewuste roekeloosheid van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer ten tijde van het verkeersongeval.

2. Voor andere dan de in lid 1 bedoelde schade aan een motorrijtuig of aan daardoor vervoerde personen of zaken is een bij een verkeersongeval betrokken ongemotoriseerde verkeersdeelnemer slechts aansprakelijk voor ten hoogste 50 percent van de schade die de benadeelde niet uit andere hoofde vergoed krijgt, tenzij de schade het gevolg is van opzet of bewuste roekeloosheid van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer ten tijde van het verkeersongeval of zijn aansprakelijkheid door verzekering is gedekt.

3. De leden 1 en 2 gelden eveneens voor degene die ingevolge de artikelen 169–172 van Boek 6 aansprakelijk is voor de fouten van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer.

4. Artikel II, onderdeel B, luidde:  
In artikel 197, eerste en tweede lid, worden de woorden «1 van titel 14»

telkens vervangen door: 1 en 2 van titel 14.

5. Artikel II, onderdeel C, is nieuw.

6. In artikel III, de onderdelen A en D, zijn telkens de woorden «en artikel 1205, tweede lid,» vervallen.

7. In artikel III, onderdeel C, is aan artikel 4, eerste lid, de volgende zinsnede toegevoegd: alsmede de aansprakelijkheid als bedoeld in artikel 658a van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek.

#### II. Lijst van wijzigingen in de memorie van toelichting

1. De inleidende paragraaf «Korte samenvatting van het wetsvoorstel» is nieuw.

2. In paragraaf 3 is de voorlaatste alinea nieuw.

3. In paragraaf 4, punt 3, is de laatste volzin nieuw.

4. In paragraaf 4, punt 4, is de laatste volzin nieuw.

5. Paragraaf 4 is de voorlaatste volzin in de daarop volgende alinea nieuw.

6. In de derde alinea van paragraaf 5 zijn de daar vermelde cijfers aangepast aan recentere gegevens.

7. In de vierde alinea van paragraaf 5 zijn de laatste drie volzinnen nieuw.

8. In de vijfde alinea van paragraaf 5 zijn de cijfers aangepast aan het gewijzigde stelsel.

9. De zesde en zevende alinea van paragraaf 5 zijn nieuw.

10. Op de eerste alinea na is paragraaf 7 geheel herschreven, en luidde:

Dat de aansprakelijkheid niet behoort af te hangen van de schuld van de bestuurder, berust in de eerste plaats hierop dat een bestuurder niet altijd een verwijt van het ontstaan van een ongeval kan worden gemaakt, omdat ook de meest oplettende en voorzichtige bestuurder een ongeval als gevolg van het arbeidsvermogen van beweging van het rijdende motorrijtuig niet steeds kan voorkomen, en voorts op de omstandigheid dat door de verwezenlijking van het aan dit arbeidsvermogen verbonden gevaar de gevolgen van een ongeval met een motorrijtuig veelal omvangrijk zullen zijn. Het is dan redelijk dat het ongeval, zowel wat zijn ontstaan als wat zijn gevolgen betreft, in beginsel steeds ten laste komt van degene die het gevaar in het leven roept en daarvan profiteert, en niet van de voetganger of fietser, hetgeen in het huidige stelsel onder omstandigheden nog steeds het geval kan zijn. Aantekening verdient hierbij dat de omstandigheid dat de aansprakelijkheid waartoe het 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 schuld van de automobilist.

Voorts moet worden bedacht dat voetgangers en fietsers in het verkeer zeer kwetsbaar zijn, hetgeen meebrengt dat de schade die zij bij een verkeersongeval oplopen, veelal ingrijpend zal zijn. Ook dit rechtvaardigt voor hen een extra bescherming.

Een verdergaande bescherming in dit wetsvoorstel vindt de ongemotoriseerde in het feit dat het eigen schuld-verweer bijna is afgeschaft. Aldus wordt ook bereikt dat niet via de achterdeur toch weer een discussie over de schuldvraag wordt binnengehaald. Vrijwel dezelfde argumenten die hierboven zijn aangevoerd om de aansprakelijkheid

niet te laten afhangen van schuld, rechtvaardigen ook een sterke terugdringing van dit verweer. Enerzijds zijn dit de extra risico's van het gemotoriseerde verkeer die niet ten laste van de voetganger of fietser mogen worden gebracht. Door dit zogenaamde «Betriebsgefahr» van een motorrijtuig in beweging kan bij deze verkeersdeelnemers een relatief kleine fout tot ernstige gevolgen leiden. Anderzijds kan gewezen worden op de kwetsbaarheid van deze categorie verkeersdeelnemers, waardoor voor hen de schade tengevolge van een verkeersongeval veelal ingrijpend is. Het zijn ook deze argumenten die de Hoge Raad ertoe heeft gebracht ten behoeve van deze verkeersdeelnemers de mogelijkheden van een beroep op eigen schuld sterk aan banden te leggen.

Slechts indien het ongemotoriseerde slachtoffer zelf zeer ernstig is tekortgeschoten wordt hem het recht op schadevergoeding onthouden. Er kan in dit voorstel geen aanspraak op schadevergoeding worden gemaakt indien het ongeval het gevolg is van opzet of bewuste roekeloosheid van het slachtoffer. Dit criterium heeft in ons ongevallenrecht reeds een vaste plaats gekregen. Men denke aan artikel 7:658 BW (arbeidsongevallen) en aan de door de Hoge Raad toegepaste billijkheidscorrectie bij verkeersongevallen. Op de begrippen opzet en bewuste roekeloosheid zal in de artikelgewijze toelichting worden ingegaan.

Vanuit rechtseconomische hoek is kritiek op de uitsluiting van de mogelijkheid van een beroep op eigen schuld. Dit zou slachtoffers in een ongevalsituatie te weinig prikkels bieden om de nodige zorg te betrachten. Hierdoor zou het aantal verkeersongevallen alleen maar toenemen. Het zijn echter naar mijn mening niet alleen – en zelfs niet in overwegende mate – financiële prikkels die verkeersdeelnemers ertoe brengen voorzichtig aan het verkeer deel te nemen. Een naar mijn mening veel krachtiger prikkel tot voorzichtigheid is de vrees voor ingrijpende letselschade. Om die reden verwacht ik niet dat door terugdringing van het eigen schuld-verweer het aantal ongevallen zal toenemen.

11. In de derde alinea van paragraaf 8 is de voorlaatste volzin nieuw.

12. In paragraaf 8 is de vierde volzin in de voorlaatste alinea nieuw.

13. Paragraaf 9 luidde: «Werknemers van de verzekeringsplichtige»

14. In paragraaf 9 is de laatste zinsnede van de elfde volzin van de eerste alinea nieuw.

15. In paragraaf 9 luidde de eerste volzin van de tweede alinea: Als gezegd is er wel voor gekozen op de bezitter of houder een risico-aansprakelijkheid te leggen voor de personenschade van de werknemer die zijn motorrijtuig bestuurt.

16. De tweede volzin van de tweede alinea in paragraaf 9 is geschrapt. Deze luidde: Tot oneigenlijk gebruik kan dit niet of nauwelijks aanleiding geven.

17. De laatste drie alinea's van paragraaf 9 zijn nieuw.

18. In paragraaf 10 zijn de twee laatste volzinnen van de op twee na laatste alinea en de voorlaatste alinea nieuw.

19. In paragraaf 11 zijn in de eerste volzin van de tweede alinea de volgende woorden toegevoegd: op de werkgever ten behoeve van zijn.

20. In paragraaf 12 is de tweede volzin in de tweede alinea nieuw.

21. In de vierde alinea van paragraaf 12 is de vijfde volzin nieuw.

22. In de zesde alinea van paragraaf 12 zijn telkens na het woord «passagiers» de woorden «en werknemers/bestuurders» vervallen.

23. De zevende alinea van paragraaf 12 is nieuw.

24. In paragraaf 14 is na de tweede alinea de volgende tekst vervallen:

De vraag of en *in hoeverre* de ongemotoriseerde laedens dezelfde bescherming moet hebben die hij als gelaedeerde geniet, is niet eenvoudig te beantwoorden. Onverkorte positieve beantwoording van deze vraag leidt bij het in dit wetsvoorstel neergelegde systeem tot verre gaande consequenties. Het leidt er immers toe dat de eigenaar van het motorrijtuig en/of de gelaedeerde bestuurder daarvan, geen aanspraak kunnen maken op vergoeding van

hun schade, tenzij het ongeval is veroorzaakt door opzet of daaraan grenzende roekeloosheid van de ongemotoriseerde. Een dergelijke consequentie lijkt mij onwenselijk, zeker waar het voor de gelaedeerden om niet-verzekerde schade gaat. Daarentegen is het ook niet raadzaam om de vraag of gemotoriseerden aanspraak kunnen maken op vergoeding van hun schade over te laten aan het gemene recht. Weliswaar laat artikel 6:101 ruimte om het gevaar dat een motorrijtuig in beweging voor personen en zaken oplevert aan de gemotoriseerde toe te rekenen, maar het is onzeker of deze factor wel altijd voldoende tot uitdrukking komt, en of en in hoeverre deze tot vermindering van de schadevergoeding leidt. Daarom lijkt het mij wenselijk dat de wet thans duidelijkheid schept.

Onverkorte toepassing van het beginsel dat een ongemotoriseerde laedens dezelfde bescherming moet hebben die hij als gelaedeerde geniet, gaat te ver. Afwijzing van dit beginsel is echter om bovengenoemde reden ook niet wenselijk. De vraag is derhalve *in hoeverre* een ongemotoriseerde als laedens en gelaedeerde dezelfde bescherming behoeft.

25. De laatste alinea van paragraaf 14 is nieuw, en vervangt de volgende twee geschrapte alinea's:

Dit alles afwegend meen ik dat de volgende regel recht doet aan de verschillende hierboven beschreven conflicterende gezichtspunten. Indien door een fout van een ongemotoriseerde een verkeersongeval ontstaat waarbij schade wordt toegebracht aan een daarbij betrokken motorrijtuig, aan diens bestuurder, of aan daardoor vervoerde zaken, is de ongemotoriseerde aansprakelijk voor ten hoogste 50% van deze schade. De vergoedingsplicht kan uiteraard ook minder dan 50% zijn indien de automobilist voor een groter gedeelte aan de schade heeft bijgedragen. Dat aldus in beginsel 50% van de schade voor rekening van de gemotoriseerde komt, vindt zijn rechtvaardiging in het aan het gebruik van motorrijtuigen inherente gevaar. Geen aansprakelijkheid bestaat evenwel voor de schade die de benadeelde uit enige andere hoofde vergoed krijgt.

Indien het verkeersongeval door opzet of bewuste roekeloosheid van de ongemotoriseerde is veroorzaakt, kan hij zich niet op de beperking van zijn aansprakelijkheid beroepen,

hetgeen er doorgaans op neer zal komen dat hij voor de volledige schade aansprakelijk is. Ook kan hij zich niet op deze beperking van aansprakelijkheid beroepen indien de ongemotoriseerde zijn aansprakelijkheid door verzekering heeft gedekt.

De bovenbeschreven regels gelden overigens ongeacht de leeftijd van de voetganger of fietser. Wel valt te verwachten dat bij ongemotoriseerde kinderen al snel een lagere vergoedingsplicht zal worden aangenomen omdat door de impulsiviteit en onberekenbaarheid die kinderen eigen is, de billijkheid eist dat een groter deel van de schade voor rekening van de automobilist blijft.

26. In paragraaf 15 zijn de laatste drie volzinnen van de eerste alinea nieuw.

27. De vierde en vijfde alinea van paragraaf 15 zijn nieuw.

28. In paragraaf 17 is de tekst redactioneel aangepast aan het gewijzigde stelsel met betrekking tot de werknemer/bestuurder. De derde en vierde alinea zijn geheel nieuw.

29. In paragraaf 18 is in de eerste alinea «14%» vervangen door: 9%, en in de laatste volzin het woord «premiestijging», door: lastenstijging.

30. In paragraaf 18, punt III, zijn de woorden «werknemers/bestuurders» geschrapt.

32. De toelichting op het vervallen artikel 1205 luidde:

1. Het onderhavige artikel legt op de bezitter of houder een risico-aansprakelijkheid voor de schade van de bestuurder die uit hoofde van zijn arbeidsverhouding met de bezitter of houder het motorrijtuig bestuurt. 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 als hieronder uiteen zal worden gezet wordt deze bescherming ook geboden aan bepaalde andere bestuurders die voor anderen werkzaamheden verrichten.

De aansprakelijkheid die in het onderhavige artikel op de bezitter of houder wordt gelegd laat de

eventuele aansprakelijkheid van de bestuurder van een ander motorrijtuig ex artikel 6:162 BW onverlet. Zou deze geheel of gedeeltelijk aansprakelijk zijn, dan kan de verzekeraar van het motorrijtuig dat op basis van artikel 1205 de schade van de werknemer heeft vergoed, regres nemen op de bestuurder (c.q. de verzekeraar) van dat ander motorrijtuig. Ook kunnen in dat geval sociale en particuliere verzekeraars op deze bestuurder regres nemen voor eventuele uitkeringen die zij aan de werknemer hebben gedaan.

2. Voorwaarde voor de werknemer om bij een verkeersongeval zijn schade vergoed te krijgen is dat hij ten tijde van dat ongeval het motorrijtuig uit hoofde van een arbeidsverhouding met de bezitter of houder 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. 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 van de werkgever bestuurt. Omstandigheden van het geval kunnen echter tot een ander oordeel leiden. Men denke bijvoorbeeld aan een werknemer die tijdens werktijd een tandarts bezoekt, 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 uit hoofde van een arbeidsverhouding.

3. Zoals in paragraaf 9 van het algemeen gedeelte van deze memorie is aangegeven is ervoor gekozen deze risicoaansprakelijkheid niet te beperken tot werknemers in de zin van artikel 7:610 BW. Een arbeidsverhouding kan ook een publiekrechtelijke arbeidsverhouding zijn, zodat ook degenen die krachtens een publiekrechtelijke aanstelling een motorrijtuig van de overheid besturen een beroep op deze

risicoaansprakelijkheid kunnen doen. Men denke bijvoorbeeld aan politieagenten en brandweerlieden. Voorts valt onder een arbeidsverhouding de uitzendkracht en degene die door zijn werkgever is uitgeleend aan een derde. Indien zij uit hoofde van deze arbeidsverhouding een motorrijtuig van de inlener besturen, rust op deze de risicoaansprakelijkheid. Indien zij daarentegen uit dien hoofde ten behoeve van de inlener in het motorrijtuig van hun formele werkgever rijden, is deze werkgever voor hun schade aansprakelijk is. Flexibele arbeidsverhoudingen (thuiswerk, oproepkrachten etc.) zijn doorgaans ook als arbeidsverhoudingen in de zin van het onderhavige artikel aan te merken. Ook zal vaak sprake zijn van een arbeidsverhouding in het geval een bestuurder in het kader van een opdracht van een ander diens motorrijtuig bestuurt. Hiervan zal in veel gevallen sprake zijn indien de opdracht plaatsvindt in het kader van werkzaamheden ter uitoefening van een bedrijf (vgl. art. 6:171 BW). Werknemers en opdrachtnemers verdienen immers in een dergelijk geval doorgaans een gelijke bescherming.

Wordt het motorrijtuig van de opdrachtgever bestuurd buiten bedrijfsuitvoering, dan zal het van de feitelijke zeggenschap van de opdrachtgever afhangen of er sprake is van een arbeidsverhouding. Het feit dat de opdrachtnemer een motorrijtuig van de opdrachtgever bestuurt is een belangrijke indicatie dat deze feitelijke zeggenschap heeft. Noodzakelijk is dit echter niet, omdat een geheel zelfstandig werkzame opdrachtnemer louter toevallig in het motorrijtuig van de opdrachtgever kan rijden.

4. Boven is er gemakshalve steeds van uitgegaan dat de werknemer ten tijde van het ongeval een motorrijtuig bestuurde waarvan de werkgever bezitter of houder is. Voor de bescherming die de werknemer aan het onderhavige artikel ontleent dient het echter geen verschil te maken of de werkgever bezitter van het motorrijtuig is, dan wel deze krachtens leaseovereenkomst gebruikt. De vraag is derhalve of de werkgever/lessee bij leasing houder in de zin van artikel 1, lid 1, onder n, WVV 1994 is. Bij leasing blijft de

lessor immers doorgaans eigenaar/ bezitter.

Welke vorm van leasing zich in een concreet geval voordoet is voor de vraag of de werknemer wel bescherming aan artikel 1205 kan ontlenen van geen belang. Bij alle vormen van leasing is namelijk de werkgever/lessee toch de houder in de zin van artikel 1 WVV 1994. Is de leaseovereenkomst als huurkoop te kwalificeren, dan is de werkgever ingevolge artikel 1, lid 1, onder n, sub 1 WVV 1994 de houder. In de overige gevallen is de werkgever dit ingevolge artikel 1, lid 1, onder n, sub 3 WVV 1994. De werkgever heeft dan immers, anders dan bijvoorbeeld bij de huur voor enkele dagen, het motorrijtuig tot duurzaam gebruik onder zich.

5. Denkbaar is dat een werknemer uit hoofde van zijn arbeidsverhouding een motorrijtuig bestuurt, zonder dat de werkgever voor dat motorrijtuig de houder is. Men denke aan een werknemer die zijn eigen motorrijtuig bestuurt, aan een werknemer die weliswaar vanuit zijn werk een leaseauto ter beschikking heeft gekregen, maar zelf de lessee is, of aan een werknemer die een motorrijtuig bestuurt dat door de werkgever voor korte duur is gehuurd. Omdat in die situaties de werkgever niet de houder is, mist artikel 1205 toepassing. Men kan zich dan de vraag stellen in hoeverre het redelijk is 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. Het zal – zo meen ik – van de aard van de arbeidsverhouding afhangen of uit de eisen van redelijkheid en billijkheid als bedoeld in artikel 6:248 lid 1 BW, voortvloeit of de werkgever deze schade dient te vergoeden. Is de werknemer krachtens arbeidsovereenkomst werkzaam dan strookt het in beginsel met het stelsel van het arbeidsrecht, zoals dat uitdrukking heeft gevonden in de artikelen 6:170 lid 3 en 7:661 BW, dat de werkgever, behoudens bij opzet of bewuste roekeloosheid, hiertoe verplicht is. Hierbij is overigens wel van belang of de werknemer van de werkgever een vergoeding heeft gekregen voor de bekostiging van een door hemzelf te sluiten inzittendenverzekering, zoals zich bij de eerste twee hierboven

beschreven voorbeelden voor kan doen.

Het is dan aan de werknemer zelf overgelaten of hij zich al dan niet tegen personenschade wenst te verzekeren, maar hij kan dan ter zake van deze schade de werkgever niet aansprakelijk stellen.

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 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.

7. Ingevolge het onderhavige artikel heeft geen recht op schadevergoeding de werknemer die zelf leiding geeft aan de vennootschap of rechtspersoon die de bezitter of houder is van het motorrijtuig dat deze werknemer uit hoofde van zijn arbeidsverhouding met deze vennootschap of rechtspersoon bestuurt. Zoals in paragraaf 9 van het algemeen gedeelte van deze memorie is aangegeven wordt voor werknemers-bestuurders in het onderhavige wetsvoorstel een risicoaansprakelijkheid gecreëerd omdat zij niet de verzekeringsplichtige zijn en dus ook niet de keuze hebben hun eigen personenschade te

verzekeren die zij oplopen bij een verkeersongeval in het geval zij rijden in het motorrijtuig van de werkgever. Indien de werknemer echter zelf leiding geeft aan de vennootschap of rechtspersoon verkeert hij wel in de positie dat hij een dergelijke keuze kan maken. Daarmee ontvalt de grond om op de werkgever als bezitter of houder een risico-aansprakelijkheid te leggen voor de schade van deze werknemers.

8. Ook in het onderhavige artikel wordt bij een combinatie van personen- en zaakschade van de werknemer voor deze laatste schade een risicoaansprakelijkheid gelegd op de bezitter of houder van het motorrijtuig. Zie ook de artikelgewijze toelichting bij artikel 1204, onder 6. Heeft een werknemer alleen zaakschade geleden dan zal hij zich voor deze schade moeten beroepen op artikel 6:162 BW, hetgeen betekent dat hij deze schade alleen vergoed kan krijgen indien een ander schuldig is aan het ongeval.

9. Het derde lid van het onderhavige artikel voorkomt dat de werkgever zijn aansprakelijkheid in de arbeidsovereenkomst of elders uitsluit of beperkt. Vergelijk ook artikel 7:658 lid 3 BW.

33. In de toelichting op het oorspronkelijke artikel 1207 (thans: artikel 1206) is bij punt 4 de woorden «derde lid» vervangen door: tweede volzin.

34. In de toelichting op het oorspronkelijke artikel 1207 (thans: artikel 1206) zijn de punten 6 tot en met 9 vervallen.

Deze luidde:

6. Het tweede lid van het onderhavige artikel ziet op de situatie waarin een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer bij een verkeersongeval ingevolge artikel 6:162 BW wordt aangesproken tot vergoeding van de schade aan een motorrijtuig of aan daardoor vervoerde personen of zaken. In paragraaf 14 van het algemeen gedeelte van deze memorie is uiteengezet welke conflicterende gezichtspunten de vraag beheersen of en in hoeverre de ongemotoriseerde laedens dezelfde bescherming moet hebben die hij als gelaedeerde krachtens het onderhavige wetsvoorstel krijgt. Hierbij zij overigens opgemerkt dat voor de schade van passagiers en werknemers/bestuurders deze vraag

niet meer van belang is, nu voor hun schade een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer niet aansprakelijk kan worden gehouden.

Gekozen is voor de volgende in artikel 1207 lid 2 neergelegde regel. Indien door een fout van een ongemotoriseerde een verkeersongeval ontstaat waarbij schade wordt toegebracht aan een daarbij betrokken motorrijtuig, aan diens bestuurder, of aan daardoor vervoerde zaken, is de ongemotoriseerde aansprakelijk voor ten hoogste 50% van deze schade. De vergoedingsplicht is minder dan 50% indien de bestuurder verwijtbaar voor een groter gedeelte aan de schade heeft bijgedragen. Indien evenwel de ongemotoriseerde verwijtbaar voor meer dan 50% aan het ontstaan van de schade heeft bijgedragen, is diens vergoedingsplicht toch niet hoger dan 50%. Dit vindt zijn rechtvaardiging in het aan het gebruik van motorrijtuigen inherente gevaar. Een en ander geldt ingevolge het derde lid ook voor degenen die krachtens de artikelen 169–172 kwalitatief aansprakelijk zijn voor fouten van de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer.

7. De ongemotoriseerde is aansprakelijk voor ten hoogste 50 percent van de schade die de benadeelde niet uit andere hoofde vergoed krijgt. Krijgt bijvoorbeeld de automobilist zijn blikschade krachtens een cascoverzekering vergoed, dan is de ongemotoriseerde voor deze schade niet aansprakelijk. Dit echter wel voor ten hoogste 50% van de blikschade of andere zaakschade die niet vergoed wordt. Hetzelfde geldt voor de personenschade van de gemotoriseerde benadeelden. 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. Voor deze schade, waarvoor de ongemotoriseerde derhalve geen vergoeding krijgt, is de ongemotoriseerde voor ten hoogste 50% aansprakelijk. Omdat derhalve de ongemotoriseerde niet aansprakelijk is voor de schade die de benadeelde vanuit zijn eigen voorzieningen vergoed krijgt, kunnen de uitkerende instanties geen regres nemen op de ongemotoriseerde.

8. Indien het verkeersongeval door opzet of bewuste roekeloosheid van de ongemotoriseerde is veroorzaakt, dan kan hij zich niet op de «limitering» van het onderhavige artikel beroepen, hetgeen er doorgaans op neer zal komen dat hij voor de volledige schade aansprakelijk is. Zie voor genoemde begrippen de toelichting bij artikel 1203 onder 10. Ook kan de fietser of voetganger zich niet op de beperking van zijn aansprakelijkheid beroepen indien zijn aansprakelijkheid door verzekering is gedekt. Aangezien is dat door 85 % van de huishoudens een algemene aansprakelijkheidsverzekering is gesloten. In dat geval is er geen reden de aansprakelijkheid van de ongemotoriseerde ten nadele van de gemotoriseerde te beperken (vgl. ook art. 6:109 lid 2 BW). Dit laat uiteraard onverlet dat de rechter bij toepassing van de normale regels van aansprakelijkheid ingevolge artikel 6:101 lid 1 BW acht slaat op het «Betriebsgefahr» van een motorrijtuig in beweging. Een en ander brengt overigens mee dat de ongemotoriseerde ook aansprakelijk is voor de schade die de benadeelde vanuit zijn eigen voorzieningen vergoed krijgt, en derhalve uitkerende instanties dan wel regres kunnen nemen op de ongemotoriseerde c.q. diens aansprakelijkheidsverzekeraar.

9. Voorwaarde voor de beperking van de aansprakelijkheid van het onderhavige artikel is dat het motorrijtuig bij een verkeersongeval betrokken is. Dit betekent bijvoorbeeld dat dit artikel mogelijk niet van toepassing is in het geval een fietser schade veroorzaakt aan een motorrijtuig dat volgens de regels geparkeerd staat. In dat geval zijn de artikelen 6:101 en 162 BW onverkort van toepassing.

35. De toelichting op artikel II, onderdeel C, is nieuw.

36. In de toelichting op artikel III, onderdeel C, is in de tweede alinea na de eerste volzin, de volgende zin vervallen: Artikel 1205 legt immers op de bezitter of houder van een motorrijtuig een risico-aansprakelijkheid voor de schade van diens werknemer/bestuurder.

37. In de toelichting op artikel III, onderdeel C, zijn de laatste drie volzinnen van de tweede alinea nieuw.