

Vergaderjaar 2004–2005

**29 955**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en het Burgerlijk Wetboek teneinde het verhaal van schade die wordt veroorzaakt als gevolg van een ongeval met of een gebrek aan een motorrijtuig te vergemakkelijken**

**Nr. 5**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 4 april 2005

Met belangstelling hebben mijn ambtgenoot van Justitie en ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het voorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en het Burgerlijk Wetboek teneinde het verhaal van schade die wordt veroorzaakt als gevolg van een ongeval met of een gebrek aan een motorrijtuig te vergemakkelijken. Tot mijn genoegen meen ik te mogen vaststellen dat de aan het woord zijnde fracties zich positief opstellen ten opzichte van het onderhavige wetsvoorstel. Graag zal ik mede namens mijn ambtgenoot van Justitie in deze nota de in het verslag gestelde vragen beantwoorden en op de gemaakte opmerkingen inhoudelijk reageren. Daarbij zal ik zoveel mogelijk de in het verslag gehanteerde volgorde aanhouden. Waar mogelijk zijn vragen van dezelfde aard en inhoud gezamenlijk beantwoord.

#### **1. Inleiding**

Allereerst vragen de leden van de CDA-fractie of een schatting te maken is in hoeveel gevallen het jaarlijks voor de wegbeheerder mogelijk wordt de schade te verhalen die is toegebracht aan het wegdek en wegmeubilair en om welke bedragen het gaat.

Een schatting van de te verhalen schade is moeilijk te maken. De bedragen voor schadeherstel bewegen zich binnen een grote breedte. Immers, de kosten van herstel van een beschadigd viaduct of geluidsscherm liggen vele malen hoger dan een schade aan de geleiderail. Voor wat betreft de schade aan rijkswegen kan aan de hand van in voorafgaande jaren geleden schade een voorzichtige indicatie worden gegeven van het aantal gevallen en de daarmee gemoeid gaande schadebedragen. Daarbij ging het om circa 400 schadegevallen per jaar en de schade bedroeg ongeveer € 2 500 000. De inschatting is dat het voor provinciale wegen in dezelfde orde van grootte ligt. Bij de gemeentelijke wegen lijken schaden door eigen gebrek van motorrijtuigen minder vaak voor te komen. Al met al wordt de gemiddelde schadelast op circa € 5 miljoen per jaar geschat. Aan de ontwikkeling van de afgelopen jaren is te zien dat het aantal schadezaken en de hoogte van het daarmee gemoeid gaande bedrag voor herstel stijgt.

## 2. Artikel 185 van de Wegenverkeerswet 1994

De leden van de fractie van de ChristenUnie merken op dat bij aansprakelijkheid verschil gemaakt wordt tussen motorvoertuigen die rechtstreeks betrokken zijn bij een verkeersongeval en motorvoertuigen die eerst tot stilstand zijn gebracht en daarna schade veroorzaken. Zij vragen of nog nader kan worden aangegeven waarom tot stilstand gebrachte voertuigen, waarbij de bestuurder is uitgestapt, per definitie buiten het bereik van artikel 185 van de Wegenverkeerswet 1994 vallen. In dat verband willen zij weten of altijd vaststaat dat de bestuurder die is uitgestapt op geen enkele wijze een verwijt kan worden gemaakt voor de schade die wordt aangebracht nadat hij is uitgestapt.

De in artikel 185 van de Wegenverkeerswet 1994 neergelegde aansprakelijkheid vindt haar grondslag in de gedachte dat degene die door het gebruik van een motorrijtuig de gevaren op de weg in aanzienlijke mate verhoogt, het risico daarvan behoort te dragen.<sup>1</sup> Het verhoogde gevaar dat van een motorrijtuig uitgaat, verwezenlijkt zich bij het rijden. Daarom is één van de vereisten voor de aansprakelijkheid op grond van artikel 185 van de Wegenverkeerswet 1994 dat het motorrijtuig dat bij het ongeval betrokken is, op een weg rijdt. Overigens zij opgemerkt dat het tot stilstand brengen van een motorrijtuig in het kader van een verkeersdeelname, zoals bijvoorbeeld het wachten voor een stoplicht, ook onder «rijden» wordt begrepen.<sup>2</sup>

Alleen het feit dat aan het vereiste van op een weg rijden niet is voldaan, betekent niet dat een bestuurder die een verwijt kan worden gemaakt niet aansprakelijk is voor de schade die is ontstaan nadat hij het motorrijtuig heeft verlaten. De aansprakelijkheid is dan echter niet gebaseerd op artikel 185 van de Wegenverkeerswet 1994 maar op onrechtmatige daad ingevolge artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek. Dit was het geval bij het aan de Rechtbank Groningen voorgelegde geschil waarin een aanrijding tussen een trein en een tractor plaatsvond nadat de bestuurder van de tractor deze met de daarachter gekoppelde kunstmeststrooier gedeeltelijk op de spoorwegovergang tot stilstand had gebracht teneinde het toegangshek van zijn eigendom te openen.<sup>3</sup>

## 3. Artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek

De leden van de CDA-fractie merken op dat het Hof 's-Gravenhage oordeelt dat een bestuurder niets verweten kan worden wanneer zijn auto regelmatig wordt onderhouden door een te goeder naam en faam bekend staande garage. Zij vragen zich af of hiermee niet impliciet wordt gesteld dat een regelmatige onderhoudsbeurt kennelijk garant staat voor ontstaan van enige gebrek. Verder vragen zij of zo niet de verantwoordelijkheid voor een gebrekloze technische staat van de auto bij de garagebranche wordt gelegd en of de APK-keuring door een erkend garagebedrijf niet kan worden aangemerkt als garantie.

Volgens het Hof 's-Gravenhage valt iemand die zijn voertuig regelmatig laat onderhouden bij een te goeder naam en faam bekend staand garage geen schuld te verwijten aan een gebrek van zijn voertuig.<sup>4</sup> De voertuighouder die datgene heeft gedaan wat hij kon doen, kon het gebrek niet voorzien en is dan ook niet op grond van onrechtmatige daad aansprakelijk indien zich toch een gebrek aan zijn voertuig voordoet. Dit betekent echter niet dat in plaats van de voertuighouder de garage die het onderhoud heeft gepleegd aansprakelijk is voor een gebrek. Een regelmatige en goed uitgevoerde onderhoudsbeurt is geen garantie voor het ontstaan van enig gebrek. Immers, een klapband kan zich ook voordoen bij een goed onderhouden voertuig. Ook een APK-keuring is in dit opzicht geen garantie. De APK-keuring is slechts een momentopname en geeft alleen een indicatie van de staat waarin het voertuig zich bevindt.

<sup>1</sup> Asser/Hartkamp, 4-III (2002), blz. 227.

<sup>2</sup> HR 11 mei 1934, NJ 1934, p. 1041.

<sup>3</sup> Rb Groningen 17 maart 1989, NJ 1990, 38.

<sup>4</sup> Hof 's-Gravenhage 4 november 1993, VR 1994, 157.

#### **4. Onbeperkte civiele aansprakelijkheid in de Wegenverkeerswet**

De leden van de fractie van de ChristenUnie willen weten hoe het met de voorbereidingen voor een algehele regeling van de verkeersaansprakelijkheid staat en of het kabinet nog voornemens heeft deze kabinetsperiode concrete stappen in die richting te zetten.

Dit voornemen bestaat niet. In 1997 is ingediend het wetsvoorstel tot vaststelling en invoering van afdeling 8.14.1 (verkeersongevallen) van het Burgerlijk Wetboek.<sup>1</sup> Dit wetsvoorstel is ingetrokken wegens bezwaren tegen de eenzijdige verdeling van de aansprakelijkheid tussen de automobilist en de fietser of voetganger die zelf ook schuld heeft aan het ongeval.<sup>2</sup> Omdat aan het huidige stelsel van verkeersaansprakelijkheid deze bezwaren niet kleven en ook voor een dergelijke ingrijpende herziening van de verkeersaansprakelijkheid onvoldoende maatschappelijk draagvlak bestaat, is dan ook afgezien van de voorbereiding van een nieuwe regeling ter zake.

Tevens vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie waarom de wetgeving niet reeds is aangepast bij de totstandkoming van de Wegenverkeerswet 1994, mede in het licht van het feit dat in die tijd ruim voldoende mogelijkheden voor een adequate verzekering bestonden. Ten tijde van de totstandkoming van de Wegenverkeerswet 1994 was een notitie over de verkeersaansprakelijkheid in behandeling bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal.<sup>3</sup> In afwachting van deze behandeling is van een verdere aanpassing van de civiele aansprakelijkheid op grond van de Wegenverkeerswet 1994 afgezien. Zoals zojuist is aangegeven, is vervolgens in 1997 een wetsvoorstel ingediend dat tot doel had de wetgeving in deze aan te passen. In dit wetsvoorstel is toen ook geen beperking meer van de aansprakelijkheid voor zaakschade opgenomen.

Volgens de leden van de fractie van de ChristenUnie is de voorgestelde wijziging van artikel 185 van de Wegenverkeerswet betrekkelijk marginaal. Zij informeren in hoeverre het huidige artikel 185 van de Wegenverkeerswet 1994 in de praktijk tot problemen leidt.

Het laten vervallen van het derde lid van artikel 185 van de Wegenverkeerswet 1994 waarin de vergoeding voor schade aan zaken wordt beperkt tot de waarde van het voertuig is inderdaad geen grootscheepse wijziging van dit artikel maar een modernisering. In hoeverre burgers op grond van de huidige beperking niet de gehele zaakschade vergoed krijgen die zij bij een verkeersongeval lijden, is niet bekend. De schade die wegbeheerders ondervinden wordt voor een aanzienlijk deel veroorzaakt door oudere voertuigen die zich op de weg bevinden. De schade die deze voertuigen berokkenen ligt vaak veel hoger dan de waarde van het schadetoebrengende voertuig ten tijde van het ongeval. Daarmee krijgt de wegbeheerder slechts een fractie van de kosten van herstel vergoed, zo deze al vergoed worden.

#### **5. Risicoaansprakelijkheid voor een gebrekkig motorrijtuig**

De leden van de fractie van de ChristenUnie constateren dat met de beoogde aanpassing van het Burgerlijk Wetboek een lacune wordt gerepareerd. Zij informeren waarom deze reparatie zo lang op zich heeft laten wachten en in hoeverre de lacune in de praktijk tot problemen leidt.

De verruiming van de risicoaansprakelijkheid voor gebrekkige zaken met motorrijtuigen was reeds opgenomen in het hierboven genoemde wetsvoorstel tot vaststelling en invoering van afdeling 8.14.1 (verkeersongevallen) van het Burgerlijk Wetboek. Dit wetsvoorstel is om de hierboven genoemde redenen ingetrokken. Met het onderhavige voorstel wordt nu mede beoogd om deze lacune alsnog op te vullen.

Deze lacune heeft het onaanvaardbare gevolg dat slachtoffers van gebrekkige motorrijtuigen de bescherming van artikel 6:173 van het Burgerlijk

<sup>1</sup> Kamerstukken II 1998/99, nrs. 1 en 2.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 1998/99, nr. 5.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 1989/90, 21 528, nrs. 1 en 2.

Wetboek wordt onthouden. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om gevallen die niet door artikel 185 van de Wegenverkeerswet 1994 worden bestreken zoals het aan het Hof Amsterdam voorgelegde geval waarin iemand tijdens het uitoefenen van zijn werkzaamheden bij KLM op Schiphol van een cateringwagen viel doordat een aan deze vrachtwagen bevestigde handgreep afbrak waarbij het slachtoffer ernstig letsel opliep.<sup>1</sup> Het Hof heeft ondanks de uitsluiting in het huidige derde lid toepasselijkheid van artikel 6:173 van het Burgerlijk Wetboek op motorrijtuigen aangenomen. Andere ook in de praktijk voorkomende gevallen laten zich gemakkelijk bedenken, zoals schade aan personen en woningen door plotseling niet meer functionerende remmen.

Wegbeheerders krijgen de door hen geleden schade aan weg en wegmeubilair niet of slechts moeizaam vergoed. De rechtspraak is in de beantwoording van de vraag wie aansprakelijk is te houden voor deze schade niet eensgezind. De voorgestelde wijziging draagt bij aan de rechtszekerheid.

De leden van de fractie van de ChristenUnie informeren naar de gevolgen van de voorgestelde wijziging van artikel 6:173 van het Burgerlijk Wetboek voor de toepassing van artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek.

De in artikel 6:173 van het Burgerlijk Wetboek neergelegde risico-aansprakelijkheid is een aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door gebrekkige zaken waarvan men de bezitter is. De voorgestelde uitbreiding tot motorrijtuigen heeft geen invloed op de toepassing van artikel 6:162 Burgerlijk Wetboek, behoudens dat in minder gevallen een (meer onzeker) beroep op dit artikel behoeft te worden gedaan. Het algemene artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek kan daarnaast nog wel een cumulatieve rol vervullen, indien aan een van de vereisten van artikel 6:173 van het Burgerlijk Wetboek niet is voldaan.

## **6. Consequenties voor personen die bezwaren hebben tegen het sluiten van een verzekering**

Verder informeren de leden van de ChristenUnie naar het financieel risico na wijziging van de wet voor personen met gemoedsbezwaren. Het Centrum voor Verzekeringsstatistiek heeft een berekening gemaakt voor de te verwachten stijging van de schadelast voor de gehele markt. Al met al verwacht het centrum een stijging van de schadelast van maximaal 5 – 10 miljoen euro per jaar wat, gelet op de gemiddelde omvang van de schadelast, een reële schatting lijkt. Dit is ongeveer 0,1 % – 0,2 % van de totale premieomzet in de branche motorrijtuigen en circa 0,2 % – 0,4 % van de premieomzet wettelijke aansprakelijkheid. Deze percentages zijn een indicatie van het gemiddelde financieel risico voor personen die bezwaren hebben tegen het sluiten van een verzekering na inwerkingtreding van de voorgestelde wetswijziging.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

---

<sup>1</sup> 22 juni 2000, VR 2001, 44.