

**W.H. van Boom, Hoofdelijke verkeersaansprakelijkheid: regres naar gelijke delen?,
NJB1998, afl. 13, p. 608-609**

Het wetsvoorstel 'verkeersongevallen' (TK 25 759) heeft al de nodige rechtsgeleerde pennen in beweging gebracht; zie bijv. NJB 1998 nr. 3. Zonder twijfel zullen nog vele pennen volgen. De standpunten zijn redelijk duidelijk: de een vindt het wetsvoorstel veel te ver gaan, de ander wil eigenlijk nog veel verder. Mijn aandacht werd getrokken door een detail in het wetsvoorstel. In de details herkent men de wetgever. Het betreft art. 8:1203 lid 4 van het wetsvoorstel, dat luidt:

Is bij een verkeersongeval meer dan een motorrijtuig betrokken, dan rust op ieder van de bezitters of houders van de betrokken motorrijtuigen (...) een (de? WvB) verplichting tot vergoeding van de gehele in dit artikel bedoelde schade. In hun onderlinge verhouding dragen zij in gelijke delen in de schadevergoeding bij.

Zoals de memorie van toelichting (TK 1997-1998, 25 759, nr. 3, blz. 38) in ander verband aangeeft, kan het juristenvolk geen sluitende formulering bedenken die recht doet aan de zo rijk geschakeerde praktijk van verkeersongevallen. Dat zal hier ook wel het geval zijn, maar ik vraag me af of het toch niet anders (en liefst beter) kan. Mijn bezwaren betreffen de weinig subtiele regresregel die in de tweede volzin wordt gegeven. In de memorie van toelichting wordt als rechtvaardiging aangevoerd:

'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 schadevergoeding 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.'

Dit is eenvoudig onjuist. Het samenstel van de artikelen 6:101 en 102 neemt welbewust afstand van weging van schuldmaten; integendeel is de mate van veroorzakingsbijdrage als primaire verdeelsleutel gekozen, juist om risico-aansprakelijkheden te kunnen wegen en om bij samenloop van schuld- en risico-aansprakelijkheid niet a priori de schuldige als 100% draagplichtige aan te wijzen. De primaire maatstaf bij art. 6:102/101 is naar geldend recht dus een causale maatstaf. Zie Van Wassenaer van Catwijck en Jongeneel, Eigen schuld en medeaansprakelijkheid, Zwolle 1995, p. 137-139; vgl. Asser-Hartkamp I nr. 450 en de nadere invulling die is gegeven door HR 2 juni 1995, NJ 1997, 700-702 nt. CJHB. Het gevaar waar de memorie van spreekt, bestaat derhalve niet. En als het al zou bestaan, dan zou het hier kunnen worden bezworen door in art. 8:1203 lid 4 (ten overvloede) een causale maatstaf op te nemen. Of bedoelt de memorie soms te zeggen dat de primaire causale maatstaf van art. 6:102/101 bij nader inzien toch niet zo gelukkig is? Als dat het geval is, dan zou wijziging van art. 6:102/101 meer voor de hand liggen.

Hoe dit ook zij, een draagplicht in evenredigheid met het aantal betrokken motorrijtuig-houders roept een aantal vragen op, die vrijwel steeds neerkomen op de verhouding tussen de causale verdelingsmaatstaf van art. 6:102/101 en bijzondere regresregels enerzijds en de 'Kopfteilen'regeling van art. 8:1203 lid 4 anderzijds. Stel dat auto A tijdig afremt voor een

voetganger die zojuist het zebepad kruist. De bestuurder van achteropkomende auto B is onoplettend en botst tegen de achterzijde van auto A. Deze auto schuift dientengevolge het zebepad op, met letsel van de voetganger als gevolg. De voetganger kan de houders van elk van beide betrokken motorrijtuigen hoofdelijk tot vergoeding van zijn letsel aanspreken. Voor de regresverhouding tussen A en B geldt op grond van art. 8:1203 lid 4 dat zij gelijkelijk draagplichtig zijn voor de schade van de voetganger, alhoewel hun bijdragen aan de veroorzaking sterk uiteenlopen. Dat is op zichzelf al onbevredigend, maar nog vreemder wordt het als automobilist A zélf ook (casco- en letsel)schade lijdt. Deze schade kan hij immers *volledig* op bestuurder B verhalen (art. 6:162 BW); een ongerijmd verschil tussen draagplicht en aansprakelijkheid van B voor de gevolgen van dezelfde onoplettendheid!

Lastiger wordt het als het ongeval plaatsvond, niet door onoplettendheid van bestuurder B, maar tengevolge van een defect aan zijn auto, dat geheel kan worden geweten aan onzorgvuldig uitgevoerde reparatiewerkzaamheden van garagebedrijf C. In een ideale regresverhouding tussen A, B en C zal toch laatstgenoemde (vrijwel) geheel draagplichtig zijn voor de schade van de voetganger? Vergoedt A de schade en neemt hij regres op C, dan lijkt mij voor de hand te liggen dat hij (□) 100% vergoed krijgt. Hoe het antwoord luidt als A regres zoekt op B, durf ik niet te zeggen. Dat komt deels door de onduidelijkheden die nu al in ons recht liggen besloten, maar het wetsvoorstel maakt de puzzel er niet makkelijker op. Is het percentage 0%, 50%, 100% of 33,3%? De eerste en laatste optie lijken door de 'Kopfteilen'regeling van art. 8: 1203 lid 4 te zijn uitgesloten, terwijl de keuze voor 100% mogelijk gegrond kan worden op de overweging dat motorrijtuig B en garagehouder C als het ware een 'veroorzakingseenheid' vormen, die elkaars bijdragen in de veroorzaking moeten laten toerekenen. Men zou ook kunnen redeneren dat, nu A noch B draagplichtig zijn, zij in hun onderlinge verhouding elk evenveel moeten dragen (50/50) en dat zij vervolgens elk voor zich verhaal kunnen nemen op draagplichtige C. Hoewel theoretisch verdedigbaar, lijkt dit praktisch gezien een kostbare regrescarroussel.

Een ander probleem. Stel dat automobilist A in zijn eigen auto achter het voertuig van zijn werkgever B aanrijdt, op weg naar een klant. Door samenlopende fouten van A en de bestuurder van voertuig B doet zich een verkeersongeval voor in de zin van art. 8:1203 lid 4 BW. Geldt ook dan dat A in zijn verhouding tot de werkgever de helft van de schade dient te dragen, ook al zou toepassing van art. 6:170 lid 3 tot volledige draagplicht van de werkgever (of ingeval van art. 7:661 lid 2 BW tot volledige draagplicht van de werknemer) moeten leiden?

Dit zijn moeilijke breinbrekers, die academisch lijken; de praktijk zal evenwel oneindig rijker geschakeerd blijken. De angst voor procedures die uit deze praktijk kunnen voortvloeien is voor de wetgever juist een belangrijk argument voor de 'Kopfteilen'regeling. Deze zou namelijk een belangrijk voordeel bieden boven de verdelingsmaatstaf van art. 6:102/101 BW:

'Bovendien zou een daarop (op mate van schuld, WvB) gebaseerde onderlinge draagplicht tot procedures kunnen leiden.'

Om deze problemen te vermijden is de vaste verdeelsleutel opgenomen, aldus de memorie. De gedachtegang is eenvoudig: het concreet vaststellen van draagplicht aan de hand van een nader in te vullen (causaliteits)criterium kan tot conflicten leiden; conflicten leiden tot procedures, terwijl procedures de rechterlijke macht belasten. Dat laatste is blijkbaar onwenselijk, en dus geeft het wetsvoorstel een harde en gemakkelijk toepasbare regel. In dit verband zou doelmatiger zijn om het regresrecht *geheel* af te schaffen, opdat in het geheel geen dispuut meer kan ontstaan over regres.

Het budgettaire argument is zwak. Of men regres nu naar 'Kopfteilen' of naar mate van

veroorzakingsbijdrage regelt, stof voor een procedure — als die er al van komt — is in beide gevallen ruim voorhanden. Een proceslustige WAM-verzekeraar kan bijvoorbeeld naast het voor de hand liggende verweer dat 'zijn' voertuig niet betrokken was bij het ongeval, ook nog tegenwerpen dat er juist nog meer motorrijtuigen betrokken waren bij het ongeval. Immers: hoe meer betrokken voertuigen, hoe kleiner het bedrag waarvoor men op elk van de hoofdelijke debiteuren regres kan nemen (art. 6:10 BW). En dan heb ik het nog niet eens over de verweren die men zou kunnen ontlenen aan de hierboven gesignaleerde onduidelijkheden.

Voor de 'repeat players', de WAM-verzekeraars, is een vaste verdeelsleutel overbodig en inefficiënt. Overbodig omdat zij het (tot op heden) zelden op een procedure laten aankomen over dit soort kwesties en inefficiënt omdat de vaste verdeelsleutel in de weg staat aan door WAM-verzekeraars onderling overeengekomen verdelingen. Zij zouden zonder de 'Kopfteilen'regeling bijvoorbeeld op basis van ongevalstatistieken tot de conclusie kunnen komen dat een bepaalde verdeelsleutel gebaseerd op geslacht, leeftijd, woonplaats van de bestuurder of bouwjaar en merk auto de voorkeur verdient.

Voor de gevallen waarin individuele rechtvaardigheid in het spel is, is de 'Kopfteilen'regeling onbevredigend. Dat zal zich met name voordoen wanneer er ten onrechte geen WAM-verzekering is afgesloten, de verzekerde achter is met betaling van zijn verzekeringspremies of de verzekering om andere redenen geen dekking verleent. In die gevallen zal de houder van het motorrijtuig uiteindelijk de veroorzaakte schade *in persoon* moeten dragen (zie art. 15 en 27 WAM). Stel dat een automobilist achter is met betaling van zijn WA-premie, dan draagt hij in verhouding tot zijn WAM-verzekeraar zelf de risico's van een ongeval. Zou een dergelijke automobilist netjes wachten voor het zebrapad, maar door een andere automobilist van achteren worden aangereden, met als gevolg dat de wachtende auto tegen een overstekende voetganger wordt geschoven, dan draagt de wachtende automobilist in zijn regresverhouding tot de botsende auto zondermeer de helft van de schade. Dat spreekt niet aan; het is rechtsvergrofing die in individuele gevallen tot onbillijkheden leidt. Noch de tekst van de wet, noch de toelichtende stukken reppen van de mogelijkheid om bij overeenkomst af te wijken van de 'Kopfteilen'regeling, of van een rechterlijke bevoegdheid om in concrete gevallen de gesignaleerde onbillijkheden weg te nemen met behulp van de billijkheidscorrectie van art. 6:102/101 BW of met (analoge) toepassing van het matigingsleerstuk van art. 6:109 BW.

Mijn conclusie luidt dat de laatste zin van art. 8:1203 lid 4 van het wetsvoorstel moet worden geschrapt. De gewone regels van art. 6:102/101 BW dienen te gelden, omdat de aangedragen argumenten tegen deze gewone regels niet steekhoudend zijn, de voorgestelde bijzondere regeling uiterst onbillijk kan uitwerken en omdat een uitzondering op de algemeen geldende causaliteitsmaatstaf meer problemen oproept dan oplost.

Tenslotte: als de wetgever onverhoopt zou volharden in de 'Kopfteilen'regeling van art. 1203 lid 4, dan doet zij er naar mijn mening verstandig aan om duidelijk vast te leggen dat aan de regresregeling exclusieve werking toekomt. Een aansprakelijke automobilist die regres wil nemen op een mede-aansprakelijke automobilist, zou — als de omstandigheden daar naar zijn — kunnen aanvoeren dat beide personen jegens het slachtoffer mede aansprakelijk zijn op grond van art. 6:162 BW. Zou dat feitelijk juist zijn, dan zou namelijk de regresregel van art. 6:102 BW kunnen worden ingeroepen, die — als gezegd — afwijkt van het bepaalde in art. 8:1203 lid 4.

W.H. van Boom, Afdeling Burgerlijk recht, Rijksuniversiteit Leiden.