

**HANDELINGEN
DER
NEDERLANDSE
JURISTEN-VERENIGING
1967**

ZEVEN-EN-NEGENTIGSTE JAARGANG

I

**N.V. UITGEVERS-MAATSCHAPPIJ
W. E. J. TJEENK WILLINK, ZWOLLE**

INHOUD

Praeadvies Prof. mr. A. R. Bloembergen

blz.

I. INLEIDENDE BESCHOUWINGEN . . .	1
1. Triest	1
2. Belangrijk en fundamenteel	2
3. Verweven en multidisciplinair	5
4. Gecompleceerd, modern, internationaal	8
5. Actueel, fascinerend	9
6. De vraagstelling	10
7. Verkeers- en andere ongevallen	12
8. Indeling van dit preadvies	15
II. DE BESTAANDE SITUATIE	16
9. Inleiding	16
10. WA-verzekering	17
11. Voorzieningen bij overlijden	19
12. Voorzieningen bij verwonding; herstelkosten	22
13. Inkomensschade	25
14. Ideële schade	29
15. Dood en verwonding; slotopmerkingen	31
16. Zaakschade	32
17. De stroom der vergoedingen	34
III. DE BURGERRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID	37
18. Inleiding	37
19. Schuld (1)	38
20. Schuld (2)	42
21. Schuld (3)	43
22. Aansprakelijkheid zonder schuld	45
23. Preventie	47
24. Verdeling van kosten (1)	51
25. Verdeling van kosten (2)	54
26. Andere argumenten	56
27. Kosten	57

28. Kosten: sociale verzekering	61
29. Kosten: dubbele verzekering.	63
30. Schuld in de praktijk	67
31. De lekken.	68
32. De verplichte verzekering	70
33. Conclusie	71
 IV. BUITENLAND	 73
34. Inleiding	73
35. Amerika	74
36. Andere landen.	78
 V. DE PLANNEN VOOR EEN VERKEERS- VERZEKERING.	 82
37. Inleiding	82
38. Sasketchewan	83
39. Hoofdpunten van de verkeersverzekering (1).	85
40. Hoofdpunten van de verkeersverzekering (2).	88
41. Deze plannen onaanvaardbaar	90
42. Dwangverzekering zaakschade	91
43. Verzekering persoonlijke schade niet nodig	92
44. Kosten	94
45. Discriminatie	96
46. Conclusie	99
 VI. MIJN PLAN.	 100
47. Inleiding	100
48. Mijn plan.	101
49. Afschaffing van de aansprakelijkheid . .	103
50. Belastingheffing; verkeersongevallenfonds	105
51. Internationale aspecten	108
52. Voordelen	110
53. Voordelen: kosten	113
54. Voordelen: verzekeringen	114
55. Voordelen: aansprakelijkheid uit onrecht- matige daad.	116
56. Bezwaren: positie schadeveroorzakers . .	118
57. Bezwaren: positie slachtoffers	121

58. Bezwaren: de lekken (1)	125
59. Bezwaren: de lekken (2)	128
60. Laatste bezwaren	132
61. Conclusie	134
 BIJLAGEN	 138
Ontwerp Tunc	138
Basic Protection Insurance van Keeton en O'Connell	141
Overzicht van de plannen voor een verkeers- verzekering	145

Verkort geciteerde literatuur.

- Bloembergen*: A. R. Bloembergen,
Naar een nieuw ongevallenrecht, Rede Leiden 1965.
- Blum en Kalven*: W. J. Blum en H. Kalven, Public law perspectives on a private law problem: Auto compensation plans, Boston en Toronto 1965.
- Conard*: A. F. Conard, J. N. Morgan, R. W. Pratt, C. E. Voltz en R. L. Bombaugh, Automobile accident costs and payments, Studies in the economics of injury reparation, Ann Arbor 1964.
- Keeton*: R. E. Keeton en J. O'Connell, Basic protection for the traffic victim, A Blueprint for reforming automobile insurance, Boston en Toronto 1965.
- Onrechtmatige Daad*: Onrechtmatige daad, losbladige uitgave onder redactie van H. Drion.
- Prosser*: W. L. Prosser, Handbook of the law of torts, derde druk, St. Paul (Minn.) 1964.
- Tunc*: A. Tunc, La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation, Parijs 1966.

Enige afkortingen.

- AWW: Algemene Weduwen en Wezenwet.
AWZ: Algemene Wet Zware Geneeskundige Risico's.
CBS: Centraal Bureau voor de Statistiek.
SMA: Sociaal Maandblad Arbeid.
WA: Wettelijke Aansprakelijkheid.
WAM: Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen.
WAO: Wet op de Arbeidsongeschiktheidsverzekering.

Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeers- ongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering?¹

Praeadvies van Prof. Mr A. R. Bloembergen

I. INLEIDENDE BESCHOUWINGEN

Het onderwerp, dat het bestuur van onze vereniging dit jaar aan de orde gesteld heeft, kan men sieren met tenminste tien epitheta ornantia: het is triest, belangrijk, fundamenteel, verweven met vele onderdelen van het recht, multi-disciplinair, gecompliceerd, modern, internationaal actueel en fascinerend.

1. Triest

Het onderwerp is *triest*, omdat het gaat over de afwikkeling van zeer grote aantallen ongevallen, die ontzagge-lijk veel leed veroorzaken. Laat ik enige cijfers noemen²: in 1965 vonden 2465 mensen de dood bij een verkeersongeval; het aantal ernstig gewonden bedroeg 38.801, het aantal licht gewonden 23.066.³ Maar wat zeggen deze cijfers over het leed van ouders, die hun kind verliezen, van

¹ Vele personen en instellingen zijn mij in een gedachtenwisseling, door het verstrekken van inlichtingen, door de opgave van literatuur of op andere wijze behulpzaam geweest bij de voorbereiding van dit preadvies. Enkelen van hen zal ik hierna nog bij name noemen. Degenen die ik niet afzonderlijk zal noemen, betuig ik hierbij mijn dank voor hun medewerking.

² De cijfers zijn ontleend aan de Maandstatistiek van verkeer en vervoer van het C.B.S. van mei 1966. Aan de C.B.S.-maandstatistiek van verkeer en vervoer, november 1966 ontleen ik, dat het aantal gewonden in het eerste halfjaar van 1966 ten opzichte van het eerste halfjaar van 1965 enigszins is gestegen, terwijl het aantal doden enigszins is gedaald.

Onze cijfers zijn natuurlijk nog niets, vergeleken bij die van grotere landen: in de jaren 1960-1964 vielen er jaarlijks in de Verenigde Staten in het verkeer 40.000 doden en ruim 3 miljoen gewonden te betreuren (Keeton blz. 11). In Duitsland werden er in 1962 14.000 personen gedood en meer dan 300.000 gewond (Bernstein bij Conard, blz. 468). In Frankrijk waren de cijfers in 1964 12.000 en 275.000 (Tunc blz. 9).

³ De cijfers zijn gunstiger dan zij lijken, omdat de licht gewonden in werkelijkheid zeer licht gewond zijn (niet meer dan enige dagen niet werken), terwijl er onder de statistisch ernstig ge-

vrouwen, die hun man moeten missen, van slachtoffers, die verder gebroken door het leven moeten gaan? „Wat weg is, komt nooit meer terug”, was de titel van een recente, aan de verkeersonveiligheid gewijde radio-uitzending, een titel, die ontleend was aan de uitspraak van een vrouw, die door een verkeersongeval weduwe was geworden. Zij doet ons beseffen, dat het leven en veelal ook de gezondheid en de levensvreugde nooit meer terug komen, hoe mooi ons stelsel van vergoedingen ook is, een besef, dat ons bij de behandeling van dit onderwerp misschien bescheiden kan maken. Maar aan de andere kant is het duidelijk dat wij door preventieve maatregelen veel leed kunnen voorkomen en dat gezondheid en levensvreugde ten zeerste gediend zijn met financiële voorzieningen en met een voortdurende maatschappelijke zorg.⁴

2. *Belangrijk en fundamenteel*

Het onderwerp is *belangrijk*. Het is niet moeilijk, dat aan de hand van allerlei cijfermateriaal aan te tonen. Ik noemde al de aantallen slachtoffers; het totale aantal verkeersongevallen in Nederland, dus met inbegrip van de ongevallen waarbij uitsluitend zaakschade is ontstaan, is natuurlijk nog veel indrukwekkender: meer dan 275.000 in 1965⁵; dat betekent dat er iedere twee minuten in Nederland een verkeersongeval plaats vindt. En deze cijfers vertonen van jaar tot jaar een stijgende tendens.

Indrukwekkend zijn ook de cijfers omtrent de schade die door deze ongevallen wordt toegebracht.⁶ Een vrij ruwe,

wonden velen zijn, die men in het dagelijks leven licht gewond noemt. Als ernstig letsel wordt namelijk aangemerkt „een verwonding, welke voor kortere of langere tijd een zekere invaliditeit ten gevolge kan hebben”.

⁴ Ik denk hier met name aan de revalidatie; zie hieromtrent en omtrent andere voorzieningen hierna no. 11 e.v.

⁵ C.B.S., Maandstatistiek verkeer en vervoer mei, 1966. Het totale aantal verkeersongevallen is in het eerste halfjaar van 1966 met ongeveer tien procent toegenomen ten opzichte van het eerste halfjaar 1965 (C.B.S., Maandstatistiek verkeer en vervoer, november 1966).

⁶ Bij de hantering van de hierna genoemde cijfers moet men enige voorzichtigheid betrachten, omdat niet steeds hetzelfde berekend wordt. Zo kan men bijvoorbeeld de totale schade berekenen door de schades van alle individuele slachtoffers bij elkaar op te tellen en daarbij een bedrag te voegen, dat de afwikkeling van de

maar zeer voorzichtige berekening ⁷ had tot uitkomst, dat de totale door verkeersongevallen veroorzaakte schade in 1962 al 481 miljoen bedroeg, dat is 1,2 procent van het toenmalige nationale inkomen. Gezien de betrachte voorzichtigheid en de sedert 1962 sterk toegenomen motorisering, gezien ook de buitenlandse cijfers ⁸, kan men veilig stellen, dat de schade in 1966 zeker anderhalf procent van het nationaal inkomen bedroeg, zijnde ongeveer 750 miljoen gulden. En het is lang niet uitgesloten, dat het percentage in de naaste toekomst verder zal oplopen tot omstreeks de twee. ⁹ Bij omvangrijke schades horen tegenwoordig om-

schade aan alle betrokkenen kost; aldus is het door Keeton (noot 8) genoemde cijfer berekend. Maar men kan ook rechtstreeks uitrekenen, wat de ongevallen aan de gemeenschap kosten. Op die rekening zullen posten voorkomen, die niet op de individuele schadereningen staan, bijvoorbeeld de kosten van politie en justitie; men denke ook aan dodelijke ongevallen: de dood van een kind zal doorgaans niet tot vergoedbare schade leiden, maar de gemeenschap kan een verlies lijden, bestaande in datgene wat het kind geproduceerd zou hebben, verminderd met de kosten van levensonderhoud. Deze benaderingswijze is in het in noot 7 genoemde rapport gevolgd.

⁷ De berekening is gemaakt door de Rotterdamse hoogleraar Klaassen als bijdrage voor de Nota Verkeersveiligheid van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. De nota en de berekening zijn bij mijn weten nooit officieel gepubliceerd, maar dankzij de welwillende medewerking van de S.W.O.V. heb ik er kennis van kunnen nemen.

⁸ Bernstein vermeldt bij Conard (blz. 468), dat in Duitsland in 1962 de totale uitgaven voor verkeersongevallen geschat werden op 4 tot 5 miljard mark (terwijl het federale budget 60 miljard mark bedroeg). Conard, blz. 142 stelt op grond van zijn onderzoek in Michigan in 1958 de economische schade op 1½% van het inkomen van de bewoners van die staat, maar als ik goed zie zijn daar de kosten van de gemeenschap – politie, justitie e.d. – niet onder begrepen. Keeton, blz. 12 vermeldt, dat de National Safety Council de directe kosten voor 1963 voor de gehele U.S.A. op 7.7 miljard dollar heeft geschat, hetgeen ook in de buurt van 1½% van het nationale inkomen ligt; de schade door produktieverlies, de ideële schade en de kosten van de gemeenschap zijn in dat cijfer niet begrepen.

⁹ Er werken hier een aantal onderling tegenstrijdige krachten: enerzijds neemt de motorisering en daarmee de verkeersdichtheid en het aantal ongevallen snel toe en hebben de kosten van de zeer arbeidsintensieve afwikkeling van de ongevallen alsmede de reparatiekosten de neiging meer te stijgen dan het nationaal inkomen; anderzijds kunnen preventieve maatregelen het aantal ongevallen en de gevolgen daarvan aanzienlijk beperken, terwijl bovendien auto's relatief steeds goedkoper worden.

vangrijke verzekeringen: in 1964 werd er voor autoverzekeringen 315 miljoen gulden aan premies betaald, terwijl er 167 miljoen aan schadevergoeding uitgekeerd werd ¹⁰.

De eerlijkheid gebiedt echter te zeggen, dat dit indrukwekkende cijfermateriaal gemakkelijk tot een overschatting van onze problematiek kan leiden. Dit praeadvies handelt over het zijn of niet zijn van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen; het al dan niet voortbestaan van andere bronnen ¹¹, waaruit de slachtoffers voor hun vergoeding putten, is niet in het geding. Nu zal ik hierna betogen ¹², dat slechts een betrekkelijk gering deel van de totale schade – hooguit twintig procent – vergoed wordt via de kanalen van het aansprakelijkheidsrecht. Dat brengt mede, dat het uiteindelijk niet zal gaan om de hierboven geschatte anderhalf procent van het nationale inkomen, maar wellicht om een half procent ¹³. Maar dan nog kan men zeggen, dat onze vereniging doorgaans beraadslaagt over onderwerpen van geringer financieel belang!

Ons onderwerp is niet alleen uit financieel oogpunt belangrijk, maar het is ook *fundamenteel*, want het gaat tenslotte om de gedeeltelijke afschaffing van de op schuld berustende aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad, die een van de fundamenteën van ons moderne privaatrecht vormt. Maar aan de andere kant is ons onderwerp misschien weer niet zo fundamenteel, nu bij de verkeersongevallen de individuele aansprakelijkheid al is uitgehold door de verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid ¹⁴; men zou daarom kunnen zeggen, dat de vraag slechts is of de verkeersrisico's aan de kant van de benadeelden of (mede) aan de kant van de schadeveroorzakers verzekerd moeten worden, een vraag, die er niet zo erg fundamenteel uitziet.

¹⁰ C.B.S., Financiële gegevens over schade- en levensverzekering 1964, blz. 15.

¹¹ Een overzicht van die andere bronnen is te vinden in Hoofdstuk II, nos. 11 e.v.

¹² Zie no. 17.

¹³ Het gaat wel om meer dan de hierboven genoemde twintig procent van 1½ procent van het nationale inkomen, omdat ook de zeer aanzienlijke afwikkelingskosten in het geding zijn.

¹⁴ Zie no. 10.

3. *Verweven en multidisciplinair.*

Het onderwerp is *verweven met vele onderdelen van het recht*. De aansprakelijkheid behoort natuurlijk tot het burgerlijk recht, maar de verzekeringen, die hier zo'n grote rol spelen, behoren tot het handelsrecht. Voorts loopt als een rode draad – volgens sommigen misschien een *te* rode draad! – door dit preadvies de gedachte, dat de sociale verzekeringen in onze problematiek een centrale plaats innemen. Dat betekent, dat ons onderwerp zeer nauwe raakvlakken vertoont met het administratieve recht; of moet ik met van der Ven¹⁵ zeggen: het sociaal recht, een nieuw stuk recht, dat gelegen is buiten het oude kader van publiek- en privaatrecht?

Maar hiermede zijn we er niet: ook het strafrecht en zijn hulpwetenschappen spelen een rol, omdat de preventie van verkeersongevallen voor ons onderwerp van belang is en het strafrecht daarbij niet weg te denken valt; voorts het belastingrecht, omdat het betalen van een verzekeringspremie wellicht vervangen moet worden door belastingheffing¹⁶ en het internationale recht, omdat het verkeer een internationaal verschijnsel is¹⁷.

Maar de grenzen van ons terrein zijn nog veel wijder: ons onderwerp is *multidisciplinair*. Behalve op juridische gezichtspunten stuit men telkens op vragen, die tot het gebied van de economie en daaraan verwante wetenschappen, zoals de openbare financiën behoren¹⁸; men denke vooral aan de vragen betreffende de verdeling van de ongevals-

¹⁵ J. J. M. van der Ven in Vooruitzichten van de rechtswetenschap een bundel opstellen onder redactie van J. M. Polak, Deventer 1964, blz. 333 e.v., in het bijzonder blz. 347 e.v.

¹⁶ Zie hieromtrent no. 50.

¹⁷ Zie hieromtrent nos 34 en 51.

¹⁸ Niet voor niets heeft het belangrijke boek van Conard c.s. tot ondertitel: Studies in the economics of injury reparation; en niet voor niets zijn twee van de vijf auteurs van het boek, namelijk Morgan en Pratt, economen.

Overigens moet men de bijdrage, die de economie en de leer der openbare financiën kunnen leveren ook niet overschatten. Vergelijk de discussie in *Ars Aequi*, Jaargang XV, blz. 14 (A. Heertje), blz. 68 (T. P. van der Kooy), blz. 144 (J. Pen) en blz. 231 (H. Drion). Zie over de verhouding van recht en economie ook J. Valkhoff, *Recht en economie*, Rede Amsterdam 1967, N. E. H. van Esveld, *Sociale rechtsvorming*, Rede Leiden 1967, blz. 9 en 23, C. H. Brinkman, *Ars Aequi* XVI, blz. 36 e.v. en W. C. L. van der Grinten, *Ars Aequi* XVI, blz. 109 e.v.

kosten en omtrent de kosten van de schadeafwikkeling, die hier zo belangrijk zijn¹⁹. En nu het hier om het sociaal gedrag van de mens gaat, zijn naast de economie de andere sociale wetenschappen van belang: zo bedrijft men sociaal-wetenschappelijk werk als men door middel van interviews en dergelijke gaat onderzoeken, hoe de positie van de slachtoffers van verkeersongevallen in feite is. Onze problematiek vertoont raakvlakken met nog andere takken van wetenschap: zijn medische en ethische aspecten niet van belang bij het verkeersongeval en de gevolgen daarvan? Kan men technische en psychologische factoren geheel wegdenken²⁰?

Al het vorenstaande roept enige vragen op. Allereerst deze: Als hier zo vele juridische en buiten-juridische aspecten in het geding zijn, kan dan een privaatrechtelijk georiënteerde jurist in zijn eentje de door het bestuur van onze vereniging gestelde vraag beantwoorden? Ik ben geneigd hier dit op te zeggen: Inderdaad zou een team van specialisten de vraag vermoedelijk beter kunnen beantwoorden dan een enkele jurist, maar onze vereniging werkt nu eenmaal met preadviezen van eenlingen, terwijl voorts de resultaten van team-work veelal lang op zich laten wachten. Daar komt bij, dat ik mij door persoonlijke gesprekken en kennismeming van de literatuur zo goed mogelijk op de hoogte heb gesteld van datgene wat er in andere gebieden van het recht en andere wetenschappen met betrekking tot onze problematiek gaande is. En tenslotte is dit preadvies niet meer dan een bijdrage tot de discussie: naar ik hoop zullen andere specialisten zich met ons onderwerp bezig houden en, zo nodig, de gebreken in mijn betoog aanwijzen.

Is een jurist bij uitstek geschikt om zich met een vraag als de onze bezig te houden? Ik meen van wel:

¹⁹ Zie omtrent die problemen hierna nos. 24 e.v. en 27 e.v.

²⁰ Vergelijk hetgeen E. Asmussen, directeur Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, schrijft (Mens en onderneming 1965, blz. 344): „Het verkeersonderzoek is duidelijk multidisciplinair van aard. Aan elk onderwerp zit altijd een gedragswetenschappelijke kant, een verkeerskundig aspect, een statistisch aspect, een voertuigkundig aspect en vaak ook nog een civieltechnische en een economische kant. De opzet van elk onderzoek zal dan ook opgesteld moeten worden door een team van specialisten uit bovengenoemde disciplines”.

het gaat hier ondanks alle verbindingen met andere wetenschappen om een vraag die een jurist kan beantwoorden; het gaat, zoals bij iedere vraag van komend recht, om een waarden en afwegen van belangen, hetgeen typisch een bezigheid van de jurist is. Maar, als ik goed zie, is er dit belangrijke verschil met de vragen, die doorgaans in deze vereniging aan de orde komen, dat onze vraag sterk politiek getint is. Het gaat mede om verplichte of onverplichte, om publiekrechtelijke of privaatrechtelijke verzekeringen, om de inkomensverdeling tussen autobezitters en anderen en om de bescherming van maatschappelijk zwakkeren, problemen, waaraan men een politieke kleur moeilijk kan ontzeggen.

Hieruit vloeit voort, dat bij de beantwoording van de vraagstelling de maatschappijbeschouwing van degene die antwoordt mede een rol speelt²¹, zij het dan ook, dat men die rol bepaald niet moet overschatten. Door deze politieke tint van de vraagstelling dreigt ook het gevaar, dat de discussies in de onzakelijke, emotionele sfeer terecht komen²². Nu dat aan het peil van de discussie doorgaans niet ten goed komt, zal ik trachten mijn argumentatie zoveel mogelijk in de zakelijke sfeer te houden in de hoop, dat dat ook zakelijke oppositie zal uitlokken.

En nu de laatste vraag in dit verband. Ik heb hierboven geschreven, dat de economie en de sociale wetenschappen ons goede diensten zouden kunnen bewijzen. Maar het ongelukkige is, dat die takken van wetenschap zich bij mijn weten in ons land nauwelijks met de gevolgen van verkeersongevallen hebben bezig gehouden. Onderzoekingen naar de feitelijke positie van verkeersslachtoffers zijn wel in Amerika²³, maar niet in Europa verricht. Een boek als dat van Conard en de zijnen, dat mede een economische analyse van de gevolgen van verkeersongevallen bevat, moet

²¹ Vergelijk hieromtrent ook no. 60.

²² Vergelijk Prosser blz. 588: Opponents of the plans have cried „socialism”, and have been greatly alarmed at an initial step in the direction of the „welfare state”.

Overigens is deze politieke tint niet de enige bron van emoties: de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad schijnt voor velen een heilig huis te zijn, dat niet mag worden afgebroken.

²³ Zie over die onderzoekingen hierna no. 35. Ik hoop, dat ik binnen afzienbare tijd een soortgelijk onderzoek in Nederland zal kunnen beginnen.

hier nog geschreven worden. Kan men onder deze omstandigheden het probleem, dat het onderwerp van dit preadvies uitmaakt, wel goed oplossen? Op deze vraag past een, zoals dat tegenwoordig heet, genuanceerd antwoord: enerzijds zou ik de problematiek veel grondiger kunnen behandelen, als ik over de resultaten van economische analyses en sociale onderzoeken zou beschikken²⁴; maar anderzijds moet men zo dikwijls een oordeel geven over vragen van komend recht zonder te beschikken over voldoende gegevens betreffende de maatschappelijke werkelijkheid, dat men er niet te zwaar aan moet tillen, wanneer dat hier ook moet.

4. *Gecompliceerd, modern, internationaal*

Moet ik na het vorenstaande nog zeggen, dat ons onderwerp bijzonder *gecompliceerd* is? Het is langzamerhand een gemeenplaats geworden, wanneer men zegt, dat wij in een uiterst ingewikkelde maatschappij leven. Maar wie een onderwerp als het onze, dat zo veel verschillende kanten heeft, moet behandelen, beseft dat het maar al te waar is. Dit gecompliceerd zijn moge ook als verklaring dienen voor het feit, dat de theoretische lengte van een preadvies – 48 bladzijden – aanzienlijk overschreden is, hoewel ik naar beperking gestreefd heb en hoewel ik vele punten kort – eigenlijk te kort – besproken heb.

Het onderwerp is *modern* in die zin, dat het typisch een onderwerp van deze tijd is²⁵. Dit is heel begrijpelijk, want de maatschappelijke veranderingen, die van beslissende betekenis geweest zijn voor het ontstaan van de hele problematiek – enerzijds de steeds toenemende motorisering en anderzijds de ontwikkeling van de sociale verzekering – zijn van deze tijd. Misschien kan men zelfs beter zeggen, dat het een onderwerp van de toekomst is. Nu rijden er

²⁴ Vergelijk Conard blz. 131: „The Michigan automobile injury survey was undertaken because there is so much that needs to be learned and objectively recorded before citizens can make valid judgments about the reparation of personal injuries”.

²⁵ Maar misschien is het toch niet zo modern, want in 1887 be-raadslaagde de Nederlandse Juristenvereniging al over een soort-gelijk onderwerp: Is het wenschelijk ten bate der arbeiders dwang-verzekering in te voeren, voor zover betreft de gevolgen van on-gelukken in de uitoefening van het bedrijf ondervonden? Pread-viseurs waren H. B. Greven en J. C. de Marez Oyens.

anderhalf miljoen auto's in Nederland; de verwachting is, dat dit aantal snel zal stijgen, zodat er in het jaar 2000 zes miljoen auto's zullen zijn (of zij kunnen rijden is de vraag). En ook de sociale verzekeringen zullen vermoedelijk steeds meer geperfectioneerd worden. Dat alles brengt mede, dat onze problematiek in de toekomst steeds meer de aandacht zal gaan vragen.

Ons onderwerp is voorts *internationaal*: zoals bekend is, is het niet alleen in ons land aan de orde, maar in alle hoog-geïndustrialiseerde landen²⁶, hetgeen begrijpelijk is, nu het zo typisch een produkt van de moderne tijd is. Ook de discussie heeft een sterk internationaal karakter: een ontwerp van de Fransman Tunc krijgt in ons land veel aandacht, terwijl Tunc zelf weer beïnvloed is door Amerikaanse ideeën; en in Amerikaanse boeken en tijdschriften treft men weer beschouwingen aan over het Europese recht²⁷. Het onderwerp is ook internationaal, omdat het grens-overschrijdende wegverkeer zo belangrijk is; in no. 51 besteed ik daaraan enige aandacht.

5. *Actueel, fascinerend*

Het onderwerp is stellig *actueel*. Het is kort geleden ongeveer gelijktijdig door Rutten en mij aan de orde gesteld²⁸ en sedertdien heeft het in de belangstelling gestaan²⁹. In andere landen is er juist ook de laatste jaren een intensieve discussie gaande. Het onderwerp is ook actueel, omdat het controversieel is. Er zijn zeker drie hoofdstromingen te onderscheiden: de „actionisten”, die de actie uit onrechtmatige daad – eventueel met verbeteringen – in stand wil-

²⁶ Zie daarover no. 34 e.v.

²⁷ Zie met name Conard deel III en Keeton, blz. 197 e.v.

²⁸ L. E. H. Rutten, Naar een afschaffing van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor verkeersongevallen?, VR 1966 blz. 1 e.v., A. R. Bloembergen, Naar een nieuw ongevallenrecht, Rede Leiden (Deventer) 1965.

²⁹ B. Marwijk Kooy, VR 1966, blz. 73 e.v., R. J. C. Wessels, VR 1966, blz. 173 e.v. en B. F. N. Böcker, VR 1966, blz. 177 e.v. Mijn rede is besproken of aangekondigd in N.J.B. 1966, blz. 176 door J. M. Polak, Het Parool 12 maart 1966 door P. H. Hugenholtz, Vraagbaak voor het assurantiewezen van 22 en 29 januari 1966, Het Verzekeringsarchief 1966, blz. 251 e.v. door H. van Barneveld en in VR 1967, blz. 25 e.v. door P. J. Swart (die zo vriendelijk was mij zijn manuscript vóór de publikatie ter inzage te geven).

len laten; de compensationisten ³⁰, die de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad willen vervangen door een bijzondere verkeersverzekering; en de abolitionisten, die de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad zonder meer willen afschaffen. Die hoofdstromingen vinden hun weerspiegeling in de inhoud van dit preadvies: ruwweg kan men zeggen, dat het actionisme in hoofdstuk III, het compensationisme in hoofdstuk V en het abolitionisme in hoofdstuk VI ter sprake komt.

En tenslotte is ons onderwerp ongemeen *fascinerend*. Het is dat, omdat men als het ware getuige is van het naar elkaar toe drijven en botsen van twee continenten, de wereld van de sociale verzekeringen en de wereld van het aansprakelijkheidsrecht. Het is dat ook, omdat men bezig is met een van de grote problemen van onze maatschappij: groot, omdat het om vele ongevallen en zeer belangrijke geldsbedragen gaat; groot ook, omdat het probleem aan allerlei maatschappelijke verhoudingen raakt. Die grootte is voor een civilist des te meer adembenemend, omdat juist hij zo vaak bezig is met kleine vragen, die juridisch interessant zijn, maar die de maatschappij als geheel betrekkelijk onberoerd laten. Het onderwerp is voorts fascinerend, omdat het zo internationaal is: men heeft het bij civilisten niet zo dikwijls voorkomende gevoel onderzoek te verrichten in het kader van een over de hele wereld werkzaam team. En het is ook fascinerend, omdat het actueel, controversieel, gecompliceerd en wat al niet meer is, maar dat behoef ik niet meer toe te lichten. Bakels ³¹ schreef kort geleden terecht, dat de maatschappelijke en principiële vraagstukken die bij ons onderwerp in het geding zijn, bestudering hiervan „tot een van de boeiendste taken van de rechtswetenschap” maakt. Voor mij is het tot dusverre zelfs het allerboeiendste terrein van studie geweest.

6. De vraagstelling

Het wordt tijd om aandacht te besteden aan de vraagstelling:

„Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersonge-

³⁰ Ik ontleen deze term aan A. F. Conard en J. E. Jacobs, *American Bar Association Journal* 1966, blz. 538.

³¹ Nederlands recht in kort bestek onder redactie van H. L. Bakels, blz. 225.

vallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering?"

Hoewel het mij voorkomt, dat deze vraagstelling het onderwerp van dit preadvies in hoofdtrekken duidelijk omlijnt, maak ik hier ter nadere bepaling van de gedachten een enkele opmerking. Een ook op detailpunten volledige afgrenzing streef ik niet na, omdat deze mijns inziens voor de beantwoording van de vraagstelling niet strikt nodig is; maar zij wordt wel nodig, als men eenmaal uitgemaakt heeft, dat de bestaande aansprakelijkheid bij verkeersongevallen zal verdwijnen, want dan moet men aangeven wat er precies verdwijnt ³².

De vraagstelling spreekt – in navolging van de in de verzekeringswereld gebruikelijke terminologie? – over *wettelijke aansprakelijkheid*; wellicht was het beter geweest om in navolging van de wetgever ³³ te spreken over burgerrechtelijke aansprakelijkheid. Maar in ieder geval is duidelijk, dat het in de eerste plaats gaat om de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad, zoals deze is neergelegd in de artikelen 1401 e.v. B.W. en 31 Wegenverkeerswet. Daarnaast is te denken aan de krachtens artikel 8 Wet Autovervoer Personen ³⁴ op ondernemers jegens vervoerde personen en goederen rustende aansprakelijkheid en aan de contractuele aansprakelijkheid voor vervoerde personen en goederen. En bij dit alles gaat het – anders dan bij de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen – niet alleen om de aansprakelijkheid van eigenaren en houders van motorrijtuigen, maar ook om de aansprakelijkheid van en voor alle andere verkeersdeelnemers, zoals trams, fietsers, voetgangers, handkarren en dicren ³⁵.

De vraagstelling spreekt voorts over aansprakelijkheid bij *verkeersongevallen*. Daarmede is natuurlijk bedoeld het wegverkeer, waarbij aan de term weg een zekere vaagheid

³² Een enkele opmerking daaromtrent maak ik in no. 49.

³³ Zie b.v. art. 93 Ongevallenwet en art. 2 WAM.

³⁴ Die aansprakelijkheid is volgens H.R. 8 april 1960, N.J. 1960. 412 (H.B.) trouwens ook een burgerrechtelijke verantwoordelijkheid in de zin van art. 93 Ongevallenwet.

³⁵ De aansprakelijkheid van de wegbeheerder enz. voor de weg (waarover Onrechtmatige Daad V, nos. 73 e.v.) levert een grensgeval op.

³⁶ Vergelijk de cryptische definitie in art. 1 WAM: verkeer is „het verkeer op wegen, als bedoeld in artikel 1 onder 1e van

niet ontzegd kan worden³⁶. Maar in ieder geval kan ik spoorwegongevallen en ongevallen te water en in de lucht buiten beschouwing laten; botsingen tussen auto's en trams of treinen echter niet. Het wegverkeer zou men ruwweg kunnen omschrijven als het zich bewegen van personen en voertuigen over de weg³⁷. Dat brengt mede, dat niet ieder ongeval op de weg een verkeersongeval is: wie op straat overlijdt aan een hartaanval of wie bij het ramen zemen een dodelijke val op straat maakt, is geen slachtoffer van een verkeersongeval³⁸. Diefstal van een auto en beschadiging daarvan door brand of overstroming is ook niet als een verkeersrisico te zien³⁹.

Bij de term *ongeval* kan men niet alleen denken aan de persoonlijke ongevallen, de dodelijke ongelukken en de ongevallen waarbij letsel ontstaat, maar ook aan de ongevallen, waarbij uitsluitend zaakschade ontstaat. Nu de vraagstelling geen beperking bevat en – naar ik aanneem – geen beperking bedoelt, betrek ik ook deze laatste in mijn beschouwingen.

Gesproken wordt tenslotte over *vervanging* van de aansprakelijkheid door een *stelsel van verzekering*. Hierbij denkt het bestuur natuurlijk aan afschaffing van de aansprakelijkheid en vervanging daarvan door een in hoofdstuk V nader te omschrijven verkeersverzekering, waarvoor in het buitenland zo veel plannen gemaakt zijn. Maar het bestuur zal het mij, dunkt mij, niet kwalijk nemen, als ik de vraagstelling ruim interpreteer en ook onderzoek of we niet moeten volstaan met afschaffing van de aansprakelijkheid zonder dat deze rechtstreeks door iets anders vervangen wordt.

7. Verkeers- en andere ongevallen

In dit preadvies moet ik mij derhalve beperken tot *ver-*

de Wegenverkeerswet, en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen”.

³⁷ Vergelijk van Dale, Groot Woordenboek der Nederlandse taal, 8e druk, trefwoord *verkeer*.

³⁸ Maar degene die schrikt van het zien van een verkeersongeval en daardoor een hartaanval krijgt is wel een verkeersslachtoffer; hetzelfde geldt als de ladder van een zemende huisvrouw door een auto omver wordt gereden.

³⁹ Hetgeen niet wegneemt, dat deze risico's in de Canadese pro-

keersongevallen. Alle andere ongevallen – in bedrijven, op school, in huis, op speelplaatsen, in en op het water, enz., enz. –, die kwantitatief zeker even belangrijk zijn⁴⁰, moet ik buiten beschouwing laten. Dat betekent, dat het bestuur de grenzen anders getrokken heeft dan ik dat kort geleden deed⁴¹: ik betrok enerzijds *alle persoonlijke* ongevallen – ook die buiten het verkeer – in mijn beschouwingen⁴², maar anderzijds behandelde ik de zaakschade in het geheel niet. Ik meen, dat deze grensverschuiving enerzijds enigszins bezwaarlijk en anderzijds gunstig is.

Bezwaarlijk is zij, omdat alle persoonlijke ongevallen een eenheid vormen. Deze ongevallen horen civielrechtelijk bij elkaar, nu zij gezamenlijk behandeld worden in de artikelen 1406 en 1407 B.W. De persoonlijke ongevallen horen voorts bij elkaar, omdat daarbij steeds – en daarbij alleen – de sociale verzekering een rol speelt, een rol waarvan de

vincie Saskatchewan door de verkeersverzekering gedekt worden. Zie hierna no. 38, noot 7.

⁴⁰ Aan de Maandstatistiek bevolking en volksgezondheid, maart 1966 ontleen ik het volgende: In 1965 hebben ongeveer 5350 Nederlanders de dood gevonden als gevolg van een ongeval. De grootste groep wordt daarbij gevormd door de verkeersslachtoffers (ruim 2600 slachtoffers), gevolgd door de rubrieken vallen (ruim 1700 slachtoffers), verdrinking (370), vergiftiging (150), verstikking (ruim 100), brand of explosie (85) en elektrische stroom (ruim 20). Bedrijfsongevallen (in de zin van de Ongevallenwet 1921), die in alle hierboven vermelde categorieën kunnen vallen, eisten in 1963 520 dodelijke slachtoffers (Statistisch Zakboek 1965, blz. 147).

Omtrent ongevallen, die uitsluitend tot letsel geleid hebben, bestaan er vrij weinig gegevens. In no. 1 vermeldde ik al, dat er in 1965 in het verkeer bijna 39.000 ernstig gewonden en 23.000 licht gewonden waren te betreuren.

De statistiek omtrent de bedrijfsongevallen (in de zin van de Ongevallenwet 1921) vermeldt over 1963 375.000 verwondingen (waarvan er 25.000 hebben geleid tot een werkonbekwaamheid van langer dan 6 weken, 220.000 tot een werkonbekwaamheid van langer dan 2 dagen en niet langer dan 6 weken en 132.000 tot geen werkonbekwaamheid of een kortere dan 3 dagen); men bedenke, dat bij die bedrijfsongevallen ook weer vele verkeersongevallen zijn. Gegevens omtrent andere ongevallen zijn er bij mijn weten niet, maar hun aantal moet zeer aanzienlijk zijn.

⁴¹ Naar een nieuw ongevallenrecht, Rede Leiden (Deventer) 1965.

⁴² Met persoonlijke ongevallen bedoel ik ongevallen, die dood of letsel tot gevolg hebben; persoonlijke schade is de schade, die het gevolg is van dood of letsel.

betekenis voor ons onderwerp moeilijk overschat kan worden; bovendien gaat die sociale verzekering meer en meer *alle* ongevallen, onverschillig in welke sfeer zij plaats vinden, als een eenheid beschouwen⁴³. Ten aanzien van de verdere eigen voorzieningen van de slachtoffers, die voor onze problematiek eveneens zeer belangrijk zijn, geldt tot op zekere hoogte hetzelfde: levens-, ongevallen-, pensioen-, ziektekostenverzekeringen e.d. spelen bij alle persoonlijke ongevallen ongeveer eenzelfde rol. En tenslotte kan men stellen, dat alle persoonlijke ongevallen sociaal gezien eenzelfde problematiek opleveren van slachtoffers en hun nabestaanden, die in hun bestaansmogelijkheid bedreigd worden.

De grensafbakening in de vraagstelling brengt nu mede, dat uit het geheel van de persoonlijke ongevallen een bepaald onderdeel – de verkeersongevallen – wordt losgesneden. Dit kan bezwaarlijk zijn, omdat daardoor het verband met het geheel gemakkelijk verbroken wordt⁴⁴. Ik zal proberen aan dit bezwaar zo goed mogelijk het hoofd te bieden door steeds in de gedachten te houden, dat de problematiek, die in dit preadvies aan de orde is, zich bij andere ongevallen even goed voordoet en dat de oplossingen die men voorstelt, moeten passen in het geheel van het ongevallenrecht.

Ten aanzien van de zaakschade acht ik de grensafbakening van het bestuur beter dan de mijne. Bij verkeersongevallen is de zaakschade in omvang zo belangrijk⁴⁵, dat men deze moeilijk buiten beschouwing kan laten, als men over deze ongevallen spreekt. En aan de andere kant kan men een bepaalde zaakschade, zoals de verkeersschade, heel goed apart behandelen, nu de zaakschade als geheel noch ci-

⁴³ Zie over de betekenis van de sociale verzekering en de verdere voorzieningen aan de kant van de slachtoffers hierna hoofdstuk II (nos. 11 en 15).

⁴⁴ Mijn bezwaren tegen de plannen voor een verkeersverzekering vinden voor een deel juist hun oorzaak daarin, dat de plannenmakers de verkeersongevallen geïsoleerd hebben bekeken; zie no. 41 e.v.

⁴⁵ In 1965 bedroeg het totale aantal geregistreerde verkeersongevallen ruim 277.000; bij ruim 222.000 ongevallen ontstond uitsluitend materiële schade (C.B.S., Maandstatistiek verkeer en vervoer mei 1966). Volgens Amerikaanse cijfers bestaat één derde tot de helft van de totale schade bij verkeersongevallen uit zaakschade; zie Keeton blz. 12 en Conard blz. 142 e.v.

vielrechtelijk, noch verzekeringstechnisch, noch uit sociaal oogpunt een eenheid vormt: auto-, brand-, transport-, aanvaringsschaden enz. vormen even zo vele afzonderlijke terreinen.

8. *Indeling van dit preadvies*

Ik heb al enige malen gezegd, dat de voorzieningen aan de kant van het slachtoffer voor ons onderwerp uitermate belangrijk zijn. Daarom geef ik in hoofdstuk II een betrekkelijk uitvoerig overzicht van die voorzieningen; daarnaast zeg ik in dat hoofdstuk iets over de verzekering aan de kant van de schadeveroorzaker, de WA-verzekering, die bij de beoordeling van onze problematiek ook van groot belang is. Hoofdstuk III is gewijd aan een – kritisch gestemde – bespreking van de „wettelijke aansprakelijkheid”, dus in hoofdzaak van de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad, waarvan de vervanging hier in het geding is. Om doublures te voorkomen spraken mijn mede-preadviseur en ik af, dat ik de ontwikkelingen in het buitenland zou beschrijven; die beschrijving, die gezien de mij toegemeten tijd en plaatsruimte niet te uitvoerig kon zijn, is te vinden in hoofdstuk IV. In het volgende hoofdstuk beantwoord ik – in onkennende zin – de vraag of tot invoering van een bijzondere verkeersverzekering moet worden overgegaan. Dit antwoord en mijn negatieve opstelling ten opzichte van de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad brengen mede, dat ik een eigen oplossing moet presenteren. Dat doe ik in hoofdstuk VI.

Men zegt wel eens, dat vrouwelijke lezers de nciging hebben voortijdig de laatste bladzijde van een roman op te slaan om te zien hoe het afloopt. Al is dit preadvies geen roman en al zullen de lezers voor het overgrote deel mannen zijn, toch zou ik me kunnen voorstellen, dat men nu al wil weten, wat ik ervan denk. Om deze nieuwsgierigheid te bevredigen en om te voorkomen, dat mannen zich als vrouwen moeten gedragen, schrijf ik hier alvast mijn conclusie neer: Ik ben van mening, dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen moet worden afgeschaft; invoering van een bijzondere verzekering voor verkeersslachtoffers is niet nodig; de schadeloosstelling van de benadeelden moet – voor zover nodig – geschieden via de reeds bestaande kanalen van de sociale verzekering

en door middel van de verdere voorzieningen, die aan de kant van de slachtoffers zijn getroffen. Ik volhard dus bij de conclusie waartoe ik in 1965 ten aanzien van de persoonlijke ongevallen ben gekomen. Ik doe dat niet, omdat ik bang ben door een volte-face mijn gezicht te verliezen, maar omdat hernieuwde bestudering van het vraagstuk mij eens te meer de overtuiging heeft geschonken, dat de door mij destijds verdedigde oplossing alleszins acceptabel is.

II. DE BESTAANDE SITUATIE

9. *Inleiding*

Wellicht zou het voor de hand gelegen hebben om, alvorens te gaan praten over de invoering van nieuw recht, eerst een systematische beschrijving van het bestaande recht te geven. Ik heb deze weg niet gevolgd, omdat dit preadvies dan nog langer geworden zou zijn, omdat ik het geldende recht bij de lezer bekend mag veronderstellen en omdat ik de laatste jaren stukken hiervan al enige malen beschreven heb¹. Daar komt bij, dat bij mijn wijze van behandeling toch al grote stukken van het geldende recht aan de orde zullen komen.

Wel is het nodig om hier op bepaalde aspecten van de bestaande situatie nader in te gaan: in no. 10 zeg ik iets over de betekenis van de WA-verzekering; in no. 11 e.v. geef ik een vrij uitvoerig overzicht over de sociale verzekeringen en de eigen voorzieningen van de slachtoffers, voor zover die bij vergoeding van persoonlijke schade van belang zijn; in no. 16 volgt een soortgelijk overzicht omtrent de zaakschade; in no. 17 probeer ik te benaderen, welke plaats de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inneemt in het totaal der voorzieningen ten behoeve van verkeersslachtoffers. Dit alles is nodig, omdat deze verzekeringen en voorzieningen een uiterst belangrijke en zelfs beslissende rol spelen in het ongevallenrecht. Uit het vervolg van dit preadvies zal dit blijken; hier vermeld ik slechts twee feiten ter adstructie van deze stelling: Als er hier op grond van

¹ Zie Onrechtmatige Daad deel II, mijn dissertatie passim en mijn Rede blz. 4 e.v.

onrechtmatige daad schade vergoed wordt, is het bijna altijd een WA-verzekeraar die dat doet en bijna nooit de schadeveroorzaker zelf². Van de vergoedingen die de slachtoffers van verkeersongevallen uit allerlei bronnen ontvangen, komt een zeer groot deel – tenminste tachtig procent – uit bronnen aan de kant van het slachtoffer (sociale verzekering, eigen voorzieningen) en een klein deel uit de aansprakelijkheidsbron³. Ziet men dit soort feiten voorbij, dan mist men de realiteit ten enenmale en dan moet men wel tot irreële en daardoor onbruikbare oplossingen komen.

Wat de sociale verzekering betreft teken ik voorts aan, dat het mij ook daarom gewenst leek haar iets nader te beschouwen, omdat mijn lezers hoofdzakelijk civielrechtelijk georiënteerde juristen zullen zijn, die als regel minder geïnteresseerd zijn in het recht der sociale verzekeringen; een betreurenswaardig verschijnsel, dat zich trouwens ook in omgekeerde richting voordoet!

10. WA-verzekering

Alleen al door haar frequente voorkomen speelt de WA-verzekering op het terrein van de verkeersongevallen een belangrijke rol. Op eigenaren van motorrijtuigen – bromfietsen daaronder begrepen – rust de verplichting zich te verzekeren; voor de enkelingen, die aan deze verplichting niet voldoen, springt het Waarborgfonds Motorrijtuigen in de bres⁴. Op de overige verkeersdeelnemers – en met name op fietsers en voetgangers – rust een dergelijke verplichting niet, maar het kan heel goed zijn, dat hun aansprakelijkheid door een „WA-Particulier”-polis of door een andere verzekering gedekt is.

De enorme verbreiding van de WA-verzekering betekent allerminst, dat iedereen die aansprakelijk is voor een verkeersongeval, zo'n verzekering heeft: Met name fietsers en voetgangers zullen betrekkelijk vaak (mede) schuld hebben aan een verkeersongeval⁵, maar hun aansprakelijkheid is

² Zie no. 10.

³ Zie no. 17.

⁴ Zie omtrent dit alles de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen.

⁵ De verkeersstatistiek (C.B.S., Maandstatistiek verkeer en vervoer, mei 1966) kan hier een zekere indicatie geven: in 1965 waren er in totaal 560.000 verkeersobjecten bij geregistreerde onge-

dikwijls niet gedekt door een verzekering; voor ouders van spelende kinderen, eigenaren van dieren en berijders van niet gemotoriseerde voertuigen geldt hetzelfde.

Belangrijker dan het niet-verzekerd zijn is wellicht het onvoldoende verzekerd zijn. Voor motorrijtuigen bedraagt de wettelijk voorgeschreven dekking thans f 250.000⁶. In zeer ernstige schadegevallen – en met name in geval van blijvende invaliditeit – is dit voor één slachtoffer al onvoldoende⁷; maar het is heel goed mogelijk, dat meerdere slachtoffers aanspraak kunnen maken op schadevergoeding. Voorts zal in vele andere gevallen, waarin de verzekering niet wettelijk verplicht is, het verzekerde bedrag als regel veel lager zijn dan f 250.000, terwijl de schade even groot kan zijn.

Niet of niet voldoende verzekerde aansprakelijkheden komen dus betrekkelijk veel voor. Hebben de slachtoffers in zo'n geval veel kans om van de aansprakelijke persoon zelf vergoeding te ontvangen?⁸ De Amerikaanse cijfers zijn allerminst bemoedigend: Conard en de zijnen⁹ schatten, dat het totale door de aansprakelijke personen zelf aan verkeersslachtoffers uitbetaalde bedrag 1,2 procent bedroeg van het door de verzekeraars uitbetaalde bedrag! Keeton

vallen betrokken; het aantal fietsers bedroeg daarbij ruim 24.000 en het aantal voetgangers ruim 11.000. Over aansprakelijkheid en schuld geven de statistieken geen uitsluitsel, maar het is niet onaanneemelijk, dat vele fietsers en voetgangers schuldig en dus aansprakelijk waren.

⁶ K.B. van 27 oktober 1964, S. 410 (Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen). Autobussen behoeven slechts verzekerd te zijn voor een bedrag van f 50.000 per persoon, die vervoerd kan worden, met een maximum van f 1.000.000.

⁷ Bv. Rb. Amsterdam 25 september 1964, NJ 1965.42: achttienjarige loodgietersleerling blijvend invalide; de rechtbank wijst alvast een schadevergoeding van ruim f 100.000 toe, maar voor de inkomensschade en enige andere schadeposten die het slachtoffer na 1970 zal lijden is nog geen vergoeding vastgesteld. Hier was er maar één slachtoffer en dan nog een slachtoffer met een laag inkomen!

⁸ Ten overvloedige wijs ik erop, dat ik onder de niet-verzekerde personen niet reken de zogenaamde zelfverzekeraars, degenen die zo veel risico te dragen hebben, dat zij voor de spreiding daarvan geen verzekeraar nodig hebben. Zij zijn als het ware bij zichzelf tegen wettelijke aansprakelijkheid verzekerd. Zie bv. art. 17 WAM, waarin de Staat is vrijgesteld van de verplichting tot het sluiten van een verzekering.

⁹ Biz. 48.

schrijft ¹⁰: „The plight of the traffic victim is bleak indeed when liability falls on a uninsured motorist”. Voor ons land zijn helaas geen cijfers beschikbaar, maar ik vermoed, dat de situatie hier niet veel anders ligt dan in Amerika. Verreweg de meeste mensen – en in het bijzonder de mensen waarover ik hier schrijf: de niet-verzekerden – hebben nu eenmaal geen financiële resources waaruit zij een schadevergoeding van enige omvang kunnen betalen. Hun enige kapitaal wordt gevormd door hun arbeidskracht, maar die hebben ze hard nodig om in hun eigen levensonderhoud te voorzien. De welvaartsstijging van de laatste decennia heeft daarin niet veel verandering gebracht.

De WA-verzekering komt heel veel voor; betaling van schadevergoeding door niet-verzekerden komt heel weinig voor. Deze beide verschijnselen brengen mede, dat de individuele aansprakelijkheid van de schadeveroorzakers in feite nawelijks bestaat: hun aansprakelijkheid is goeddeels vervangen door een verplichting tot premiebetaling aan een verzekeraar ¹¹. Dit alles is voor ons onderwerp en in het bijzonder voor de beoordeling van het bestaande aansprakelijkheidsregime van de grootste betekenis; dat zal in hoofdstuk II telkens blijken ¹².

11. Voorzieningen bij overlijden

Tot dusverre behandelde ik de verzekering aan de kant van de schadeveroorzakers. Ik ga nu een overzicht geven van de voorzieningen ¹³ aan de kant van de slachtoffers. Ik begin met de dodelijke ongevallen, al zijn deze in de praktijk minder belangrijk dan de ongevallen, waarbij letsel ontstaat. ¹⁴

¹⁰ Kecton blz. 65. Zie ook de in mijn Rede, blz. 15 noot 3 geciteerde passage uit het Columbia-rapport.

¹¹ Vergelijk hierover ook mijn Rede, blz. 5 e.v.

¹² Zie in het bijzonder nos. 20, 23, 25, 27 en 32.

¹³ Ik spreek hier van voorzieningen en niet van verzekeringen, omdat de slachtoffers soms putten uit andere bronnen dan publiekrechtelijke en privaatrechtelijke verzekeringen; men denke aan doorbetaling van loon door de werkgever, uitkeringen op grond van de Algemene Bijstandswet e.d. De term voorzieningen omvat ook deze bronnen; soms – uit het zinsverband blijkt dan wanneer – gebruik ik haar in meer beperkte zin; zij omvat dan alleen deze bronnen en niet de verzekeringen.

¹⁴ Het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop is op zichzelf al betrekkelijk laag (ruim 2500 in 1965), maar bovendien

Welke bedragen ontvangen in geval van overlijden de nabestaanden – en in het bijzonder de weduwen en de kinderen – op grond van aan hun kant getroffen voorzieningen?

Het belangrijkste is hier stellig de Algemene Weduwen- en Wezenwet, die voorziet in een volksverzekering bij wijze van bodemvoorziening. Weduwen van nog geen 65 jaar (de leeftijd waarop de AOW begint te lopen), die hetzij kinderen van nog geen 18 jaar in het huishouden hebben hetzij invalide zijn hetzij 50 jaar of ouder zijn, kunnen aanspraak maken op weduwenpensioen. Kinderen onder de 16 jaar en van 16 tot 27 jaar, wanneer zij in opleiding of gebrekkig zijn, kunnen aanspraak maken op wezenpensioen. De uitkeringen zijn kort geleden, zoals dat heet, opgetrokken tot het sociaal minimum; zij zijn welvaartsvast¹⁵. De jaaruitkeringen bedragen thans (najaar 1966) voor een weduwe zonder kinderen f 2892, voor een weduwe met kinderen onder de 18 jaar f 4110¹⁶ voor een volle wees tot 10 jaar f 906, van 10-16 jaar f 1362 en van 16-27 jaar f 1764. Daarnaast zijn er bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd de AOW-uitkeringen¹⁷ en de uitkeringen op grond van de Ongevallenwet, welke laatste binnenkort zullen verdwijnen¹⁸.

ontstaat er alleen maar schade van betekenis als het slachtoffer in het arbeidsproces is opgenomen. In 1965 waren er ruim 1050 slachtoffers tussen 25 en 65 jaar, maar een deel daarvan bestaat uit ongehuwden, in welk geval er als regel geen nabestaanden zijn om schade te lijden, en uit huisvrouwen, in welk geval de nabestaanden als regel geen grote schade lijden. Neemt men voorts in aanmerking, dat de aanspraak op schadevergoeding naar burgerlijk recht veelal geblokkeerd is doordat het slachtoffer zelf schuld had of doordat bij de nabestaanden niet voldaan is aan het door de rechtspraak gestelde behoeftigheidsvereiste, dan zal duidelijk zijn, dat hooguit in enige honderden gevallen per jaar een uit een verkeersongeval voortspuitende, op art. 1406 B.W. gebaseerde actie toegewezen zal worden. En de bedragen waarom het gaat zijn doorgaans niet zo groot.

De hierboven genoemde cijfers zijn ontleend aan C.B.S., Maandstatistiek van bevolking en volksgezondheid, maart 1966.

¹⁵ Zie art. 21 AWW: De in de artikelen 19 en 20 genoemde bedragen worden bij algemene maatregel van bestuur verhoogd of verlaagd, al naar gelang het indexcijfer der lonen is gestegen of gedaald.

¹⁶ Bovendien heeft deze weduwe recht op kinderbijslag.

¹⁷ Thans bedragende f 2892 voor ongehuwden.

¹⁸ Omdat er thans een Algemene Weduwen- en Wezenwet is,

Deze uitkeringen zullen als regel niet voldoende zijn om de weduwe en de kinderen, zoals art. 1406 meebrengt¹⁹, overeenkomstig hun stand te laten leven. Maar gelukkig beginnen er doorgaans ook andere bronnen te vloeien: pensioenen in allerlei vormen en soorten, variërend van de welvaartsvaste overheidspensioenen, die een zeer redelijk bestaan verschaffen, tot de bijna nooit welvaartsvaste en in omvang sterk wisselende pensioenen uit bedrijfs- en ondernemingspensioenfondsen of particuliere pensioenverzekeringen. Daarnaast zijn er velen, die aanspraak kunnen maken op uitkeringen op grond van een levens- of ongevalverzekering²⁰ en een niet te verwaarlozen aantal, dat over eigen vermogen beschikt of in staat en verplicht is de eigen arbeidskracht produktief te maken²¹.

kent de nieuwe Wet op de Arbeidsongeschiktheidsverzekering geen uitkeringen in geval van overlijden.

¹⁹ Vergelijk H.R. 23 januari 1959, NJ 1959.190, VR 1959, no. 24 (P): „dat daarbij echter door „stand” enkel als „welstand” te duiden wordt te kort gedaan aan hetgeen in art. 1406 met „stand” wordt bedoeld en het Hof dan ook door mede in aanmerking te nemen de maatschappelijke kring waartoe de nedergeslagene en Pijksra (de weduwe, Bl.) behoorden, zomede de positie waarin zij na de dood van haar man is komen te verkeren, gelet ook op andere weduwen in vergelijkbare omstandigheden, het begrip „stand” in art. 1406 niet heeft miskend”.

²⁰ Blijkens een bericht van het Bureau voorlichting levensverzekering (Nieuwe Rotterdamse Courant 16 januari 1967) werden de levensverzekeringsmaatschappijen door dodelijke ongelukken in 1965 12,3 miljoen gulden verschuldigd (waarbij de zogenaamde volksverzekeringen buiten beschouwing gelaten zijn); per polis werd ruim f 11.700 uitgekeerd; deze cijfers stijgen de laatste jaren snel. Gezien de in no. 7, noot 40 genoemde cijfers is het waarschijnlijk, dat een belangrijk deel van deze bedragen aan verkeersslachtoffers is ten goede gekomen.

Een verdere indruk van de grote betekenis van pensioenen en levensverzekeringen kan men krijgen uit de C.B.S.-publikatie Sociale verzekering, pensioenverzekering, levensverzekering 1955-1964. In 1964 werd er aan pensioenen ongeveer 1,2 miljard gulden en aan levensverzekeringsuitkeringen ongeveer 400 miljoen gulden uitbetaald. Niet bekend is hoeveel van de pensioenen aan weduwen en wezen van slachtoffers van verkeersongevallen ten goede is gekomen.

²¹ Zie omtrent de verplichting van de weduwe om te werken H.R. 30 januari 1959, NJ 1960.85 (L.E.H.R.), VR 1959, no. 25 (P). De snelle ontwikkeling van onze maatschappij brengt mede, dat steeds meer weduwen bereid, in staat en verplicht zijn door arbeid in hun levensonderhoud te voorzien.

Het valt niet te zeggen hoe vele weduwen en wezen²² van de slachtoffers van verkeersongevallen zich op al deze manieren een redelijk bestaan kunnen verschaffen. Wel kan men zeggen enerzijds, dat er na de optrekking van de AWW-uitkeringen geen directe nood meer is en anderzijds, dat er vooral in de kringen van kleine en grote zelfstandigen, maar ook wel daarbuiten lekken zullen bestaan, die thans soms met een vordering ex art. 1406 worden gedicht. Hierboven²³ hebben wij gezien, dat het hier in absolute zin om vrij kleine aantallen gaat; in no 58 e.v. zal ik betogen, dat deze lekken desgewenst door de betrokkenen gedicht kunnen worden.

Tenslotte nog iets over de begrafenis-kosten, die naar geldend recht, niet, maar naar komend recht (art. 6.1.9.12. Ontwerp B.W.) wel voor vergoeding in aanmerking komen. Deze kosten zullen vrij dikwijls – maar natuurlijk lang niet altijd – door een aan de kant van het slachtoffer gesloten verzekering gedekt worden. In geval van nood zal eventueel de Algemene Bijstandswet uitkomst kunnen bieden.

12. Voorzieningen bij verwonding; herstelkosten

De letselschade is in de praktijk veel belangrijker dan de schade bij overlijden²⁴. Bovendien kunnen de slachtoffers

²² Ik beperk mij hier tot hen, omdat zij verreweg het belangrijkste zijn.

²³ Zie noot 14.

²⁴ Het aantal gewonden bij verkeersongevallen (ruim 60.000 in 1965) is immers veel groter dan het aantal doden (2500). Voorts kan er bij verwonding ook grote (toekomstige) inkomensschade ontstaan, als het slachtoffer tot een nog-niet produktieve leeftijdsklasse behoorde. Bovendien zijn er hier schadeposten – herstelkosten, ideële schade –, die bij art. 1406 geen rol spelen, terwijl de inkomensschade – onder meer door het ontbreken van het behoeftigheidsvereiste – hier veel hoger kan zijn.

Tegenover dit alles staat echter, dat het merendeel van de verwondingen van zeer lichte aard is en dat het percentage blijvend invaliden – die verreweg de grootste problemen opleveren – zeer klein is. Behalve de in no. 1 genoemde cijfers vermeld ik de navolgende aan de Memorie van Antwoord bij de WAO (Kamerstukken-zitting 1964-1965-7171), blz. 5 ontleende gegevens, die niet alleen op *alle* ongevallen, maar ook op ziekte betrekking hebben en die uiteraard alleen het werkende deel van onze bevolking omvatten: van degenen aan wie wegens arbeidsongeschiktheid op grond van ziekte of ongeval een geldelijke uitkering is verleend, is ongeveer 91 procent binnen 6 weken hersteld, 96 procent binnen 3 maanden, 98 procent binnen 6 maanden en 99 procent binnen

in geval van verwonding doorgaans uit meer bronnen putten dan in geval van overlijden. Het is het duidelijkste om dat voor de drie grote schadefactoren – herstelkosten, inkomensschade en ideële schade – afzonderlijk in het licht te stellen.

Allereerst de herstelkosten. Het belangrijkste is hier de Ziekenfondswet, die ongeveer driekwart van onze bevolking bestrijkt ²⁵. Op grond van die wet krijgen de verzekerden en hun gezinsleden een bijna volledige geneeskundige verzorging en verpleging in de vorm van verstrekkingen van een fonds ²⁶. De ambtenaren vallen niet onder de werking van de Ziekenfondswet, maar zij worden bestreken door publiekrechtelijke of privaatrechtelijke ziektekostenregelingen, die zeer behoorlijke voorzieningen bevatten ²⁷. De hogere inkomensgroepen vallen evenmin onder de werking van de Ziekenfondswet. Zij zullen echter haast altijd zelf voor een ziektekostenverzekering gezorgd hebben; en in ieder geval kunnen zij zo'n verzekering sluiten. Vermelding verdient, dat bij een dergelijke verzekering veelal een klein deel van de kosten – bijvoorbeeld de kosten van huisarts en een deel van de ziekenhuiskosten – voor rekening van de verzekerde blijven.

1 jaar. In dezelfde richting wijzen de gegevens omtrent de toepassing van de Ziektewet; zie Ziekengeldverzekering. Verslag 1964 (uitgave van de Sociale Verzekeringsraad), Staat J.

Al deze cijfers leren, dat er jaarlijks in ons land als gevolg van het wegverkeer hooguit enige duizenden ernstige schadegevallen ontstaan, dat zijn gevallen waarin er een langdurige tijdelijke of een blijvende invaliditeit ontstaat.

²⁵ Enige concrete cijfers zijn te vinden in Bijlage I bij de Memorie van Toelichting op de Ziekenfondswet (Kamerstukken-Zitting 1961-1962-6308); zie ook Memorie van Toelichting AWZ, blz. 12 (Kamerstukken-Zitting 1965-1966-8457): 71 procent van onze bevolking (76 procent van de bevolking beneden de welstandsgrens) valt onder de ziekenfondsverzekering; de ziektekostenverzekering voor ambtenaren is hieronder niet begrepen. Zie ook Memorie van Antwoord AWZ blz. 2, alwaar wordt medegedeeld, dat de thans in de Ziekenfondswet gerogelde verzekeringen (verplichte, vrijwillige en bejaardenverzekering) zullen worden omgezet in een verplichte volksverzekering.

²⁶ Vermelding verdient, dat meer dan 90 procent van de verzekerden een aanvullende verzekering gesloten heeft ter dekking van risico's, die niet door de wet gedekt worden. Ik ontleen dit cijfer aan C.B.S., Sociale verzekering, pensioenverzekering, levensverzekering 1955-1964.

²⁷ Enige gegevens daaromtrent zijn te vinden in voormelde C.B.S.-publikatie.

Voor de in getal kleine ²⁸, maar wat de ernst van de schade betreft gewichtige groep slachtoffers, die blijvend of in ieder geval langer dan een jaar invalide zijn, is de Algemene Wet Zware Geneeskundige Risico's, die binnenkort ingevoerd zal worden, van belang ²⁹. Het gaat hier om een volksverzekering, die voorhands vooral dekking geeft tegen de kosten van langdurige – langer dan een jaar – verpleging in een ziekenhuis of inrichting, maar de opzet van de wet is zo ruim ³⁰, dat op den duur de verzekerden wellicht ook andere verstrekkingen zullen krijgen.

Als complement op dit alles kan in individuele gevallen de Algemene Bijstandswet dienst doen. Over die wet spreek ik straks (no. 13). Ook kom ik straks (no 14) te spreken over de zo belangrijke revalidatie.

Dit geheel overziende kan men constateren, dat de lekken – de schade die door de voorzieningen aan de kant van het slachtoffer niet vergoed wordt – hier niet groot zijn. Maar zij zijn er wel, vooral bij diegenen die geen eigen verzekering hebben, hoewel zij niet onder de werking van de Ziekenfondswet vallen. En bij alle slachtoffers zullen vooral bijkomende kosten onvergoed kunnen blijven ³¹ zoals de kosten van extra-fruit en versnaperingen ³², extra-vervoerskosten (auto, invalide-wagen), kosten van een de huisvrouw vervangende huishoudelijke hulp ³³ en wellicht nog andere kosten.

²⁸ Zie de in noot 24 genoemde cijfers. Cijfers omtrent de aantallen patiënten die onder de AWZ zullen vallen, zijn te vinden in de Memorie van Toelichting op die wet (Kamerstukken-Zitting 1965-1966-8457), in het bijzonder de bijlagen III en IV. De ongevalsslachtoffers zijn niet afzonderlijk gegroepeerd, maar men krijgt toch de indruk, dat zij maar een fractie van het totale aantal uitmaken.

²⁹ Zie over die wet in noot 28 genoemde Kamerstukken.

³⁰ Zie art. 6 AWZ, dat veel overlaat aan uitvoeringsbesluiten, alsmede de Memorie van Toelichting, blz. 13 e.v. en 25.

³¹ Enige rechtspraak omtrent die kosten is te vinden in Onrechtmatige Daad II, no. 367.

³² Veelal zal men kunnen zeggen, dat het in een ziekenhuis verblijvende slachtoffer zich thuis kosten bespaart, waardoor het mogelijk wordt fruit e.d. te kopen; vergelijk Onrechtmatige Daad II, no. 366.2.

³³ Eigenlijk valt dit onder de inkomensschade; zie no. 13.

³⁴ Men kan ons volk en dus ook de slachtoffers in zes categorieën indelen, te weten: loontrekkenden (3 miljoen personen), over-

13. Inkomensschade

Bij het beschouwen van de inkomensschade zal ik achter-eenvolgens aandacht besteden aan de verschillende categorieën slachtoffers³⁴. De wettelijke regelingen, die hier van belang zijn, komen dan vanzelf ter sprake.

Allereerst dan de *loontrekkenden*³⁵. Van eminent belang zijn hier de sterk gewijzigde Ziektewet en nieuwe Wet op de Arbeidsongeschiktheidverzekering (WAO)³⁶, die binnenkort ingevoerd zullen worden en die de oude Ziektewet en de oude Ongevallenwetten vervangen. Van groot principieel belang, juist ook in verband met ons onderwerp³⁷, is het verdwijnen van het aloude onderscheid tussen ziekte en ongeval: de Ziektewet voorziet in uitkeringen gedurende het eerste jaar van werkonbekwaamheid (door welke oorzaak dan ook), de WAO in verdere uitkeringen: alle loontrekkenden zullen onder deze wetten vallen, zij het dan ook, dat het maximum-dagloon en de premiegrens, gerekend op jaarbasis, gesteld zullen worden op f 20.000³⁸. Deze grens is bijzonder hoog, want slechts 1,2 procent van de loontrekkenden verdient meer³⁹ en alleen voor dat meerdere zullen zij buiten de sociale verzekeringen vallen.

heidspersoneel (0,5), zelfstandigen (0,5), kinderen (4,6), gehuwde vrouwen (2,5), bejaarden (1,1). Het gaat hier om een uiterst ruwe benadering aan de hand van aan het Statistisch Zakboek 1965 ontleende gegevens. Onder de kinderen rekende ik de personen tot en met 19 jaar; velen van hen zullen al een werkkring hebben, waar weer tegenover staat, dat velen boven de 19 jaar nog niet werken. Voor de bejaarden (boven de 65 jaar) en de gehuwde vrouwen geldt iets dergelijks.

³⁵ De positie van het overheidspersoneel bespreek ik niet afzonderlijk; de voorzieningen in geval van werkonbekwaamheid zijn daar nog beter dan bij de loontrekkenden.

³⁶ Wetten van 18 februari 1966 Stb. 84 en 85 (Kamerstukken 7171). Zie ook het Ontwerp van Wet tot liquidatie van de ongevallenverzekering en invoering van de WAO (Kamerstukken 8636), dat in januari 1967 de Tweede Kamer gepasseerd is. Men vindt bij de Kamerstukken onder no. 10 een uitvoerig vergelijkend overzicht van de oude en de nieuwe situatie.

³⁷ Zie daaromtrent hierna no. 15.

³⁸ Zie de uitvoerige uiteenzettingen hieromtrent in de Memorie van Toelichting op de wijzigingwet van de Coördinatiewet Sociale verzekering (Kamerstukken-Zitting 1965-1966-8636, no. 14).

³⁹ Aldus de in noot 38 genoemde Memorie van Toelichting, blz. 7. De betekenis van het afschaffen van de loongrens en het optrekken van het maximum-dagloon van f 10.000 (waar vroeger ongeveer de grens lag) tot f 20.000 wordt duidelijk, als men weet,

Belangrijk voor ons is natuurlijk de omvang van de uitkeringen. Als ziekengeld krijgt men op grond van de wet — na een drietal wachtdagen waarover men geen uitkering ontvangt — 80 procent van het dagloon. In werkelijkheid is de situatie voor de werknemers deels gunstiger, deels ongunstiger: gunstiger, omdat in vele bedrijfstakken regelingen bestaan op grond waarvan de werknemer hogere uitkeringen krijgt⁴⁰, ongunstiger omdat voor de berekening van het dagloon allerlei extra-verdiensten — vergoeding voor overwerk, premies e.d. — niet meetellen. Bij de uitkeringen op grond van de WAO speelt de mate van arbeidsongeschiktheid een grote rol: de welvaarts vaste⁴¹ uitkeringen variëren van 10 procent van het dagloon bij een mate van arbeidsongeschiktheid van 15–25 procent tot 80 procent van het dagloon bij een arbeidsongeschiktheid van 80 procent of meer^{42 43}.

Ik kom nu aan de *zelfstandigen*, een grote en gevarieerde groep, die voornamelijk bestaat uit beoefenaren van vrije beroepen, zelfstandige ondernemers, ambachtslieden, boeren en middenstanders. Deze groep valt niet onder de zoëven genoemde wetten, maar Minister Veldkamp kondigde bij de indiening van het ontwerp-WAO aan⁴⁴, dat zijn gedachten gingen in de richting van een verplichte volksverzekering tegen de gevolgen van arbeidsongeschiktheid. Daartegen is vrij veel verzet gerezen: De Sociaal-Economische Raad was in zijn advies van 17 december 1965⁴⁵ van mening, dat het invoeren van een arbeidsongeschiktheids-

dat 15.2 procent van de loontrekkenden (450.000 personen) tussen de f 10.000 en f 20.000 verdient.

⁴⁰ Zie voor een overzicht hiervan Ziekengeldverzekering 1964 (uitgave van de Sociale Verzekeringsraad), staat X.

⁴¹ Art. 15 WAO.

⁴² Zie art. 21 WAO. In art. 22 WAO is zelfs bepaald, dat de uitkering tot 100 procent van het dagloon kan worden verhoogd, „indien de betrokkene in een althans voorlopig blijvende toestand van hulpbehoefendheid, welke geregeld oppassing en verzorging nodig maakt, verkeert”.

⁴³ Bij alle aandacht die ik aan de verzekeringen besteedde vergat ik haast te vermelden, dat de werkgever, vooral als het om een arbeidsongeschiktheid van korte duur gaat, veelal eenvoudigweg het loont doorbetaalt; vergelijk ook art. 1638c B.W.

⁴⁴ Memorie van Toelichting WAO, blz. 2 en 3.

⁴⁵ Advies inzake verplichte verzekering tegen arbeidsongeschiktheid voor anderen dan loontrekkenden, Uitgave van de SER 1965, no. 14.

verzekering voor zelfstandigen – maar niet voor andere groepen – gewenst zou zijn, zij het dan ook, dat dit uitsluitend een bodemvoorziening met uitkeringen rond het sociaal minimum zou moeten zijn. Sommigen gaat dit bescheiden voorstel te ver⁴⁶, anderen niet ver genoeg⁴⁷. Wat hier uiteindelijk uit zal komen is moeilijk te voorspellen, maar in ieder geval heeft thans de sociale verzekering aan zelfstandigen weinig te bieden.

Van veel belang voor de zelfstandigen kan wel de Algemene Bijstandswet zijn. Het gaat in die wet niet meer om armenzorg, want degene die bijstand nodig heeft kan daar *recht* op doen gelden. Anders dan bij de sociale verzekering zal hij echter wel moeten aantonen, dat bij de uitkeringen nodig heeft, terwijl deze doorgaans aan de lage kant zijn. Voor werkonbekwamen is vooral van betekenis de op de wet gebaseerde Tijdelijke Rijksgroeperingsregeling Minder-Validen⁴⁸, die onder meer voorziet in uitkeringen aan minder-validen van 18 jaar en ouder, die niet in een inrichting verblijven. Een kostwinner ontvangt ruim f 60 per week, vermeerderd met een bedrag voor woninghuur (f 15 per week) en een bedrag per kind (rond f 10 per kind), bedragen die waarschijnlijk net voldoende zijn om op zeer bescheiden wijze rond te komen. De beperkte omvang van de bedragen⁴⁹ mag ons niet de ogen doen slui-

⁴⁶ Zie het SER-advies blz. 4 en 5. De SER stelde de organisaties van zelfstandigen in de gelegenheid hun mening kenbaar te maken: sommigen van hen – en met name de Koninklijke Nederlandse Middenstandsbond – verklaarden aan de verzekering geen behoefte te hebben. Een aantal SER-leden voelde evenmin voor een verzekering voor zelfstandigen (blz. 10). Zie ook nog SMA 1966, blz. 113 e.v.

⁴⁷ Zie de in SMA 1966, blz. 275 en 436 geciteerde uitlatingen van Minister Veldkamp.

⁴⁸ K.B. 13 oktober 1965, Stb. 444.

⁴⁹ Ik stip nog aan dat de Groepsregeling Minder-validen ook de mogelijkheid van een uitkering ineens kent om minder-validen weer op gang te helpen.

Ik wijs voorts op het onlangs bij de Staten-Generaal ingediende ontwerp voor een Wet Sociale Werkvoorziening (Kamerstukken-Zitting 1965-1966-8609). Ingevolg deze wet kunnen gehandicapten in dienst van een gemeente tegen een vergoeding, die slechts weinig onder het normale ligt, in een speciale werkplaats arbeid verrichten. Dit ontwerp bouwt voort op thans goldende, niet in een wet neergelegde regelingen, die bijna 27.000 personen omvatten. Zie hierover ook M. G. Schuitemaker, Sociale werkvoorziening in het nieuwe Sociaal Maandblad Arbeid 1966, blz. 717 e.v.

ten voor het feit, dat de Bijstandswet een principieel belangrijke en diep ingrijpende wijziging in ons stelsel van sociale voorzieningen heeft gebracht.

Voor vele zelfstandigen – en vooral voor wat men zou kunnen noemen: de grote zelfstandigen – spelen de eigen voorzieningen, zoals invaliditeitspensioenen⁵⁰ en ongevallenverzekeringen, een niet onbelangrijke rol. Welke die rol precies is kan men echter aan de hand van de bestaande gegevens niet zeggen. Wel kan gezegd worden, dat de zelfstandigen doorgaans in staat zullen zijn zelf een redelijke voorziening voor het geval van werkonbekwaamheid te treffen⁵¹. Bovendien moet niet vergeten worden, dat zelfstandigen veelal in staat zijn om een werkonbekwaamheid van korte duur zonder veel inkomensverlies op te vangen⁵².

Over de andere groepen slachtoffers kan ik korter zijn. Als een *huishvrouw* tijdelijk of blijvend werkonbekwaam wordt, ontstaat er geen inkomenschade in de eigenlijke zin des woords⁵³; wel kan er schade zijn, bestaande in de kosten van een vervangende huishoudelijke hulp. De sociale verzekering strekt zich (nog) niet tot dit terrein uit⁵⁴, terwijl het slachtoffer – of haar echtgenoot – zelf haast nooit een voorziening zal hebben getroffen. Moeten we hierin een onderwaardering van de arbeid der huisvrouw zien? Zo ja, dan zouden we het Zweedse voorbeeld kunnen volgen, alwaar de huisvrouw in geval van werkonbekwaamheid een uitkering van vijf kronen per dag ontvangt⁵⁵.

De *kinderen*, die nog niet in het arbeidsproces zijn in-

⁵⁰ Zie bv. de Wet van 16 september 1954, Stb. 407, houdende invoering van een leeftijdsgrens voor het notarisambt en oprichting van een notarieel pensioenfonds.

⁵¹ Het in noot 45 en 46 genoemde SER-advies geeft in dit opzicht te denken: als vele zelfstandigen geen behoefte voelen aan een verplichte arbeidsongeschiktheidsverzekering zal dat mede daardoor verklaard kunnen worden, dat zij zelf voorzieningen kunnen treffen. Zie over dit punt ook hierna no. 59.

⁵² Zie het in noot 39 genoemde SER-advies, blz. 10 e.v.

⁵³ Met betrekking tot de toepassing van art. 1407 ontstaan er hier merkwaardige problemen, die ten onzent nog weinig doordacht zijn; zie mijn dissertatie no. 207.

⁵⁴ Vergelijk het in noot 45 genoemde SER-advies, blz. 8 e.v.

⁵⁵ J. Hellner bij Conard blz. 443. Op grond van de verkeersverzekering in Saskatchewan – zie no. 38 – kan de vrouw daar gedurende 12 weken 25 dollar per dag krijgen; zie Keeton, blz. 141.

geschakeld geven alleen problemen, als zij blijvend invalide worden. Maar dan kunnen de problemen ernstig zijn, want zij vallen niet onder de sociale verzekering, terwijl er vrijwel nooit eigen voorzieningen zullen zijn. Er kan hier derhalve een zeer belangrijke schade ontstaan, die onvergoed blijft. Gelukkig zorgt de Algemene Bijstandswet ervoor, dat de overheid in geval van nood bijspringt.

De *bejaarden* tenslotte zullen in geval van werkonbekwaamheid geen inkomensschade lijden, omdat zij toch al niet werkten.

Dit alles overziende moet ik constateren enerzijds, dat er zeer vele voorzieningen zijn, maar anderzijds, dat er toch de nodige schade onvergoed blijft. Mij dunkt, dat de belangrijkste lekken bij de zelfstandigen en de kinderen zitten.

14. *Ideële schade*

Tenslotte de ideële schade. Op het eerste gezicht lijkt het dat daar bijzonder weinig over te zeggen valt: de sociale verzekering houdt zich niet bezig met de vergoeding van ideële schade; de eigen voorzieningen van het slachtoffer zullen die schade nooit of bijna nooit dekken⁵⁶. Maar bij nader toezien springt er één, naar het mij voorkomt, uiterst belangrijk punt in het oog.

Wie de uitgebreide leesstof over de sociale verzekering en in het bijzonder de bij de recente wetten horende kamerstukken doorneemt, komt telkens passages over de revalidatie tegen⁵⁷. Naar een omschrijving van de Raad voor Revalidatie⁵⁸ dat „het complex van maatregelen, door middel waarvan gepoogd wordt de fysieke, psychische, sociale, beroeps- of economische capaciteiten tot de hoogst individueel bereikbare graad te behouden of tot stand te brengen”. Het is die uiterst zegenrijke arbeid, die van zielige slachtoffers weer levende mensen kan maken, een arbeid die in de praktijk geschiedt door maatregelen als opne-

⁵⁶ Er is wel gezegd, dat de ongevallenverzekering mede zou dienen tot vergoeding van ideële schade. Mij komt zulks in de regel niet aannemelijk voor. Zie mijn dissertatie no. 262.

⁵⁷ Zie onder meer de *Memories van Toelichting op de WAO* (Kamerstukken-Zitting 1962-1963-7171) blz. 24 e.v., de *AWZ* (Kamerstukken-Zitting 1965-1966-8457) blz. 16 en de *Wet Sociale Werkvoorziening* (Kamerstukken-Zitting 1965-1966-8609), *passim*.

⁵⁸ Geciteerd in *Memorie van Toelichting AWZ* blz. 16.

ming in een revalidatiecentrum, plaatsing in de sociale werkvoorziening, herscholing en verstrekking van bijzondere hulpmiddelen. Bevordering van die revalidatie is een van de belangrijkste doeleinden van de moderne sociale wetgeving geworden; vele voorzieningen in de nieuwe wetten zijn daarop gericht⁵⁵.

Nu is het niet juist om de uitgaven voor revalidatie te zien als een ideële schadepost; het gaat hier wel degelijk om herstelkosten, om redelijk en uit medisch oogpunt wenselijke uitgaven voor het herstel⁶⁰. Maar bij de revalidatie ligt het accent heel sterk op het voorkomen van lijden en het verschaffen van levensvreugde en in zoverre heeft zij alles met de ideële schade te maken. Een geslaagde revalidatie maakt de ideële schade goed op een wijze waarop een gewone geldelijke uitkering dat nooit zou kunnen.

En als men dan datgene wat de sociale verzekeringen hier kunnen bieden, vergelijkt met datgene wat het burgerlijk recht te bieden heeft, dan valt die vergelijking mijn inziens ten nadele van het burgerlijk recht uit⁶¹. De organen van de sociale verzekering geven werkelijke hulp aan het slachtoffer en zij staan hem bij in zijn meest wezenlijke noden, terwijl het burgerlijk recht niet meer te bieden heeft dan een „bom duiten”, die vaak geen wezenlijke hulp geeft en die voor de revalidatie veelal niet waardevol is, omdat zij dikwijls laat komt en omdat het slachtoffer veelal het geld liever in zijn zak houdt dan dat hij het uitgeeft aan een soms kostbare, langdurige, pijnlijke en wat zijn afloop betreft onzekere revalidatie⁶². Daar staat tegenover, dat revalidatie niet altijd mogelijk is en dat het dan voor

⁵⁵ Wie een indruk wil krijgen van al datgene wat de sociale verzekeringen hier doen, late niet na de in noot 57 genoemde Memorie van Toelichting te lezen.

⁶⁰ Vergelijk H.R. 2 november 1962, NJ 1963.61 (H.B.).

⁶¹ In mijn Rede (blz. 24) heb ik ten onrechte de uiterst belangrijke rol van de revalidatie en van de verdere maatschappelijke hulp verwaarloosd. Daarom sla ik datgene wat de sociale verzekering doet, nu hoger aan dan toen.

⁶² A. F. Conard – de hoofdauteur van het grote, hier veel geciteerde boek – vindt de revalidatie zo belangrijk en de voorziening hierin langs de weg van het aansprakelijkheidsrecht zo gebrekkig, dat hij hier los van de schuldvraag voor alle verkeersslachtoffers een voorziening wil treffen, terwijl hij overigens aan de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad wil vasthouden. Zie Michigan Law Review 63 (1964-1965), blz. 294 e.v.

het slachtoffer prettiger is een geldsom te ontvangen dan helemaal niets.

15. Dood en verwonding; slotopmerkingen

Al het vorenstaande geeft aanleiding tot het maken van enkele meer algemene opmerkingen.

Allereerst iets over de lekken, over dat deel van de schade, dat de voorzieningen aan de kant van de benadeelden onvergoed laten, lekken, waar ik nog uitvoeriger over zal moeten spreken in het kader van mijn pleidooi voor de afschaffing van de aansprakelijkheid⁶³. Samenvattend valt er thans dit te zeggen: Al de geschetste voorzieningen zorgen er wat de inkomensschade betreft voor, dat de slachtoffers en hun nabestaanden in ieder geval het sociaal minimum ontvangen, dat wil zeggen uitkeringen die voldoende zijn om de noodzakelijke kosten van levensonderhoud te dekken; doorgaans krijgen zij veel meer, maar bijna nooit zoveel, dat hun inkomensschade volledig vergoed wordt, terwijl er vooral bij zelfstandigen en bij kinderen, die blijvend gehandicapt zijn, vrij grote lacunes kunnen zijn. Voorts zijn de herstelkosten bijna altijd voor het overgrote deel door voorzieningen aan de kant van het slachtoffer gedekt. Maar de ideële schade dekken deze voorzieningen niet; wel wordt er in het kader van de revalidatie heel veel gedaan om leed te voorkomen.

Vervolgens wil ik hier nogmaals de aandacht vestigen op een verschijnsel, dat zich vooral in de publiekrechtelijke sector, maar ook daarbuiten voordoet; ik doel op de voor mijn verdere betoog zo belangrijke ontwikkeling, dat de sociale verzekeringen en de andere voorzieningen die daarop aansluiten zich geheel en al los gemaakt hebben van de oorzaak van de schade. AOW, AWW, AWZ, Ziekenfondswet, Wet Sociale Werkvoorziening en Algemene Bijstandswet kennen geen van allen betekenis toe aan de oorzaak van de schade en de eventuele schuld van de bij het schade brengende ongeval betrokkenen⁶⁴. En de wetten

⁶³ Zie hierna no. 58 e.v.

⁶⁴ Schuld kan in de sociale verzekering in zoverre een rol spelen, dat degene die zichzelf opzettelijk schade toebrengt, geen uitkering krijgt.

Ook spelen oorzaak en schuld een rol, als het orgaan van de sociale verzekering een verhaalsrecht heeft op degene die naar burgerlijk recht aansprakelijk is. Vergelijk over dit verhaalsrecht hierna noot 68.

waarbij die oorzaak tot dusverre wel relevant is – de Ziek-
tewet en de Ongevallenwetten –, zullen binnenkort vervan-
gen worden door wetten, waarbij die relevantie verdwijnt ⁶⁵.
En in de privaatrechtelijke sfeer geldt tot op grote hoogte
hetzelfde: bij levens-, pensioen-, ongevallen- en ziektekos-
tenverzekeringen is de oorzaak van het ongeval goeddeels ⁶⁶
irrelevant. Het komt mij voor, dat dit alles een teken aan
de wand moet zijn voor diegenen die voor verkeersonge-
vallen een verzekering – eigenlijk een soort sociale verze-
kering – willen opzetten waarbij de oorzaak van het onge-
val wel relevant is. Ik kom daar in no 42 op terug.

En nu mijn laatste opmerking. Ook al houdt men niet
erg van door de overheid opgelegde verplichtingen en ziet
men liever dat de mensen eigen verantwoordelijkheid dra-
gen, ook al is men zich ervan bewust, dat een zeer uitge-
breide sociale zekerheid haar schaduwzijden kent en ook
al raakt men van tijd tot tijd geïrriteerd door het gejongleer
met woorden als solidariteit en beleidsaspecten, toch zal
men moeten erkennen, dat het hiervoor geschetste bouwwerk
uitgegroeid is tot een imposante wolkenkrabber, die aan
bijna iedereen onderdak kan bieden, zij het dan ook, dat
de appartementen wat eenvormig zijn en dat sommigen ge-
noegen moeten nemen met een vrij klein kamertje. In de
schaduw van deze wolkenkrabber staat het aloude huis,
kadastraal bekend B.W. 1401, misschien een beetje ontdaan
van zijn glorie, maar toch mooi en romantisch. Moeten we
tot sloping van dit huis overgaan? Of is het een heilig
huisje, dat moet blijven staan? Of biedt het onderdak aan
een aantal slachtoffers, die in de wolkenkrabber hun thuis
niet kunnen vinden? Het wordt langzamerhand tijd om deze
vragen te gaan beantwoorden. Eerst wil ik echter iets over
de zaakschade zeggen en een poging doen de bronnen, die
bij de vergoeding een rol spelen, cijfermatig te benaderen.

16. Zaakschade

Nu iets over de zaakschade, die bij verkeersongevallen
zo omvangrijk is ⁶⁷.

⁶⁵ De redenen hiervoor zijn te vinden in de Memorie van Toelich-
ting WAO (Kamerstukken-Zitting 1964-1965-7171).

⁶⁶ Bij de ongevallenverzekering ligt de zaak ten dele anders: er
zijn speciale verzekeringen mogelijk voor verkeers-, vliegtuig-, reis-
en andere ongevallen.

⁶⁷ Vergelijk no. 7, noot 45.

De WA-verzekering en ook de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen spelen hier in beginsel dezelfde rol als bij de persoonlijke schade; die rol besprak ik in no 10. Er is één verschil⁶⁸, dat evenwel de positie van schadeveroorzaker en benadeelde niet rechtstreeks raakt: Op grond van art. 284 K. kan de casco-verzekeraar verhaal nemen op de WA-verzekeraar. Dat verhaal is soms geheel en al uitgesloten door een tussen partijen geldende knock-for-knock-overeenkomst⁶⁹. Het kan ook zijn, dat de casco-verzekeraar op grond van een tussen de verzekeraars geldend schaderegelingsakkoord – ongeacht de schuldvraag – voor de helft van de door hem vergoede schade verhaal kan nemen op de WA-verzekeraar⁷⁰. Naar mijn mening hebben wij hier te doen met een curieus verschijnsel, omdat de verzekeraars zelf – zij het dan ook op een beperkt terrein – bezig zijn zich los te maken van de op schuld gebaaseerde aansprakelijkheid!

In hoeverre is de zaakschade door verzekeringen aan de kant van de benadeelde gedekt? Verreweg het omvangrijkste is hier de schade aan de auto's zelf. Vermoedelijk heeft slechts ongeveer één op de drie auto's een casco-verzeke-

⁶⁸ De hierna in de tekst te noemen knock-for knock-overeenkomsten en schaderegelingsakkoorden kunnen bij de persoonlijke schade niet voorkomen, omdat de verzekeraars aan de kant van de benadeelden en die aan de kant van de schade-veroorzakers niet dezelfde zijn. Wel zouden hier overeenkomsten – bv. tussen ziekenfondsorganisaties en automobiellassicurateurs – mogelijk zijn, waarbij de eersten tegen betaling afstand doen bij hun verhaalsrecht; bij mijn weten zijn er nimmer dergelijke overeenkomsten gesloten.

⁶⁹ Dit is een overeenkomst, waarbij twee verzekeraars over en weer afstand doen van hun verhaalsrecht op elkaar, respectievelijk op hun verzekerden. Zie hieromtrent onder meer T. J. Dorhout Mees, *Schadeverzekeringsrecht* (1953), blz. 423 e.v., W. H. Groeneweg, *Verzekeringsarchief* 1960, blz. 113 e.v. en J. J. van der Wansem, *Motorrijtuigverzekering*, Amsterdam 1966, blz. 148 e.v.

⁷⁰ Ik denk hierbij aan het I.S.A. (Internationaal Schaderegelingsakkoord) en het N.E.S.A. (Nederlands Schaderegelingsakkoord). Het gaat hier om overeenkomsten, waartoe motorrijtuigenverzekeraars kunnen toetreden. Zij houden in hoofdzaak in, dat de WA-verzekeraar ongeacht de schuldvraag 50% betaalt van de door de casco-verzekeraar betaalde schadevergoeding en dat de casco-verzekeraar afstand doet van verhaal, indien er geen botsing tussen motorrijtuigen heeft plaatsgevonden. Zie over deze akkoorden van der Wansem, blz. 149 e.v.

ring⁷¹, zodat een groot deel van de blikshade onvergoed blijft, waarbij te bedenken valt, dat een cascopolis allerlei schadeposten – en met name de schade door tijdelijk missen van het voertuig – niet dekt. Naast de schade aan auto's kan er bij een verkeersongeval allerlei verdere schade ontstaan: schade aan andere voertuigen zoals fietsen, schade aan kleding, aan de weg of vaste voorwerpen langs de weg (zoals huizen), schade aan vervoerde goederen. Als het om beroepsvervoer gaat zullen vervoerde goederen doorgaans onder een transportverzekering vallen; de schade aan huizen is soms gedekt door een brandpolis; maar voor het overige zal het hier in de regel om schade gaan, die door de benadeelde zelf gedragen moet worden, als hij niet een schadeveroorzaker aansprakelijk kan stellen.

17. De stroom der vergoedingen

Tot dusverre heb ik mij bezig gehouden met de microstructuur; uit welke bronnen kan degene die slachtoffer van een verkeersongeval is geworden, zo al putten? Interessanter voor ons onderzoek is de macrostructuur, de stroom der vergoedingen: welk deel van de vergoedingen, die de slachtoffers van verkeersongevallen ontvangen, vloeit voort uit de burgerrechtelijke aansprakelijkheid⁷²?

Helaas stellen de gegevens waarover ik kan beschikken, mij niet in staat deze vragen nauwkeurig te beantwoorden. Weliswaar is er betrekkelijk veel cijfermateriaal gepubli-

⁷¹ Ik ontleen dit cijfer aan het in no. 2, noot 7 genoemde rapport van Klaassen. Enige voorzichtigheid is bij de hantering hiervan geboden, nu het betrekking had op 1962 en nu sedertdien de verplichte WA-verzekering is ingevoerd. Overigens zullen over het algemeen nieuwe auto's, die een hogere waarde hebben, een casco-polis hebben, zodat waarschijnlijk meer dan één derde deel van de totale casco-schade is gedekt.

⁷² Er zijn hier meer interessante vragen te stellen: Welke plaats nemen de verschillende voorzieningen aan de kant van het slachtoffer onderling in? Wat is de omvang van de onderstroom der verhaalsrechten? Op deze beide vragen kan ik hier niet verder ingaan.

Interessante beschouwingen over de stroom der vergoedingen zijn te vinden bij Conard, blz. 40-74; hij kon mede gebruik maken van de door zijn veldonderzoek verkregen gegevens.

ceerd⁷³, maar daarin is met name bij de sociale verzekeringen niet gespecificeerd, welk deel toevloet aan de groep van verkeersslachtoffers. Onbegrijpelijk is dit overigens niet, nu bij de sociale verzekering de oorzaak van de schade doorgaans niet relevant is. Nu volledige gegevens ontbreken, kan ik niet anders doen dan een schatting wagen op grond van de wel bekende gegevens. Die schatting geef ik uiteraard onder alle voorbehoud en onder de aantekening, dat aanvulling en correctie door wie dan ook mij welkom zal zijn.

Mijn schatting is dan deze, dat hooguit twintig procent van het totale bedrag, dat door de verkeersslachtoffers in verband met een ongeval wordt ontvangen, bestaat uit schadevergoedingen op grond van een burgerrechtelijke aansprakelijkheid; waarschijnlijk ligt het genoemde percentage nog een stuk lager. Ter staving van deze schatting wijs ik op de navolgende gegevens:

1. De benadeelden bij verkeersongevallen ontvingen in 1964 als schadevergoeding naar burgerlijk recht en een bedrag, dat vermoedelijk vrij ver beneden de 100 miljoen gulden lag⁷⁴. Aan de andere kant was de totale schade als gevolg van verkeersongevallen in dat jaar vermoedelijk

⁷³ Zie met name C.B.S., Sociale verzekering, pensioenverzekering, levensverzekering 1955-1964, C.B.S., Financiële gegevens over schade- en levensverzekering 1964 en Ziekengeldverzekering, Verslag 1964, Uitgave van de Sociale Verzekeringsraad.

Ik houd het ervoor, dat in de kringen van automobiel-assuradeuren vele belangwekkende gegevens aanwezig zullen zijn. Nu mijn mede-adviseur uit die kringen afkomstig is, koester ik de hoop, dat hij daarmee voor de dag zal komen.

⁷⁴ Aan C.B.S., Financiële gegevens over schade- en levensverzekering 1964 ontleen ik, dat de auto-assuradeuren toen 167 miljoen aan schadevergoeding uitbetaalden. Neemt men in aanmerking, dat alle auto's een WA-verzekering hebben, dat slechts één derde deel een casco-verzekering heeft (zie bij noot 71) en dat de zogenaamde „all-risks“-premie ongeveer drie keer zo hoog is als de WA-premie, welke verhouding in de uitbetaalde schadevergoedingen terug te vinden zal zijn, dan leert een eenvoudige berekening, dat de auto-assuradeuren 100 miljoen gulden op grond van de aansprakelijkheidsverzekering uitbetaalden. Maar dat brengt niet mede, dat de benadeelden nu ook 100 miljoen gulden ontvingen: enerzijds zullen er ook bedragen uitbetaald zijn door andere WA-verzekeraars en door niet verzekerde schadeveroorzakers – waaronder een „zelf-verzekeraar“ als de Staat –, anderzijds zal een belangrijk bedrag niet aan de benadeelden, maar aan verhaal zoekende instanties uitbetaald zijn (denk alleen al aan de in noot 70 genoemde schaderegelingsakkoorden!) en zullen de benadeelden vrij hoge inningskosten hebben moeten maken (vergelijk no. 27, bij noot 76).

hoger dan 600 miljoen gulden⁷⁵. Het aandeel van de burgerrechtelijke schadevergoeding ligt dus waarschijnlijk vrij ver onder de twintig procent.

2. Zeker drie kwart van onze bevolking valt onder de sociale verzekeringswetten, terwijl men op grond van deze wetten een zeer groot deel van de persoonlijke schade vergoed krijgt. Degenen die niet onder de sociale verzekeringen vallen hebben zelf doorgaans zeer uitgebreide voorzieningen⁷⁶. Hieruit valt af te leiden, dat bij de persoonlijke schade de burgerrechtelijke schadevergoeding in ieder geval maar een zeer bescheiden rol speelt⁷⁷.

3. Met de Amerikaanse cijfers moeten we de uiterste voorzichtigheid betrachten⁷⁸, maar dat neemt niet weg, dat zij toch enige indicatie kunnen geven. Conard en de zijnen, vonden in Michigan in 1958, dat het bedrag, dat de verkeersslachtoffers als vergoeding ontvingen, voor ongeveer de helft afkomstig was uit de bron „tort liability” en dat de sociale verzekering lang geen vijf procent voor haar

⁷⁵ Zie no. 2. Men moet wel in aanmerking nemen, dat dat bedrag de schade van de gemeenschap vormt en niet het totaal van de door de slachtoffers ontvangen vergoedingen. Enerzijds bestaat de gemeenschapsschade ten dele uit schade, die niet ten laste van individuele benadeelden komt (bv. kosten van politie en justitie en van verzekeraars) en die men dus op het genoemde bedrag in mindering zou moeten brengen, maar anderzijds zijn bij de berekening van dat bedrag allerlei posten – met name ideële schade en bedrijfschade – buiten beschouwing gelaten, die wel voor rekening van de benadeelden komen.

⁷⁶ Zie omtrent een en ander hiervoor no. 11 e.v.

⁷⁷ Ook de totale bedragen, die er omgaan bij de verschillende voorzieningen kunnen een indicatie geven, zij het dan ook een zwakke, zolang we niet precies weten wat er aan verkeersongevallen moet worden toegerekend. In verband met ziekte en ongeval is er – afgezien van de AOW en AWW – door de sociale verzekeringen in 1964 uitgekeerd ongeveer 2,5 miljard gulden (C.B.S., Sociale verzekering, pensioenverzekering, levensverzekering 1955-1964, Staat 24). Daarvan kan maar een betrekkelijk klein deel aan de verkeersongevallen toegerekend worden, waar echter tegenover staat, dat er buiten de sociale verzekeringen allerlei andere voorzieningen aan de kant van de slachtoffers waren. De auto-aansprakelijkheidsverzekeraars keerden in 1964 100 miljoen gulden uit, maar een deel daarvan was bestemd om zaakschade te vergoeden en om aan verhaalsacties te voldoen.

⁷⁸ Vergelijk no. 35.

rekening nam ⁷⁹. Als men in aanmerking neemt, dat de sociale verzekeringen bij ons zeer omvangrijk zijn – zeker in vergelijking tot het Amerika van 1958 –, dan moet bij ons het aandeel van die verzekeringen veel hoger en van de onrechtmatige daad veel lager liggen.

Hooguit twintig procent van de uitkeringen die slachtoffers van verkeersongevallen ontvangen bestaat uit schadevergoedingen naar burgerlijk recht. Dat is voor onze problematiek een uiterste belangrijk gegeven: het doet ons beseffen enerzijds, dat de afschaffing of vervanging van de wettelijke aansprakelijkheid niet zo'n forse ingreep is, als het op het eerste gezicht lijkt ⁸⁰ en anderzijds, dat de voorzicningen aan de kant van het slachtoffer, die voor tachtig procent van de uitkeringen zorgen, in onze problematiek een alles overheersende rol spelen. In het vervolg van dit preadvies kom ik op een en ander herhaaldelijk terug.

III. DE BURGERRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID

18. Inleiding

Ik ga nu de burgerrechtelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen bekijken; de vraag die mij voorgelegd werd, was immers juist of deze aansprakelijkheid gehandhaafd moet blijven. De behandeling geschiedt in twee fasen; eerst zie ik of er een deugdelijke rechtsgrond voor die aansprakelijkheid is, of de argumenten *pro* houdbaar zijn (nos 19-26); daarna bekijk ik de voornaamste bezwaren, die tegen de aansprakelijkheid kunnen worden aangevoerd (nos 27-32).

Van Marwijk Kooy schreef in april 1966 ¹, dat hij aan de door Rutten en mij voor de afschaffing van de aansprakelijkheid aangevoerde argumenten geen nieuwe kon toevoegen. Met een geheel nieuwe argumentatie kan ik in dit stadium ook niet komen, maar ik kan wel hier en daar retouches aanbrengen of een argument verder ontwikkelen,

⁷⁹ Zie Conard, blz. 62 e.v. Vergelijk ook blz. 66 e.v., waar erop gewezen wordt, dat het patroon van vergoedingen de laatste decennia in Amerika belangrijke wijzigingen heeft ondergaan. Hetzelfde geldt waarschijnlijk voor ons land.

⁸⁰ Vergelijk ook no. 2.

¹ VR. 1966 blz. 73.

zeker als ik de nieuwste Amerikaanse literatuur in mijn beschouwingen betrek². Bovendien zou ik, dunkt mij, in mijn taak als preadviseur te kort schieten, als ik op dit essentiële punt met een verwijzing zou volstaan.

Vooraf nog dit. Degenen die de bestaande situatie willen bestendigen hebben neiging om tot hun tegenstanders te zeggen: Gij wilt wijziging van de status quo; komt gij dan ook maar met argumenten, die dat kunnen rechtvaardigen. Het komt mij voor, dat aldus de „bewijslast” eigenlijk aan de verkeerde kant gelogd wordt. In beginsel draagt immers een ieder de schade die hij geleden heeft, zelf³. Wie meent, dat een bepaalde schade via een aansprakelijkstelling op een ander moet worden afgewenteld, zal daarvoor een deugdelijke rechtsgrond hebben aan te wijzen; kan hij dat niet, dan moet de schade blijven waar zij gevallen is. Daarvoor bestaat des te meer reden, omdat aan het afwentelingsproces zeer hoge kosten verbonden zijn⁴; wie deze kosten wil rechtvaardigen moet daarvoor deugdelijke redenen kunnen aanvoeren.

19. Schuld (1)

De meest voor de hand liggende rechtsgrond voor de aansprakelijkheid is natuurlijk gelegen in het schuldbeginsel: Het is rechtvaardig, redelijk en billijk, dat niet het onschuldige slachtoffer, maar degene die schuld aan het ongeval heeft, de schade voor zijn rekening neemt.

Ik heb kort geleden betoogd⁵, dat het schuldbeginsel als grondslag voor de aansprakelijkheid in het ongevallenrecht zwak is. Ik moge dat betoog hier met het oog op de verkeersongevallen nog iets uitwerken⁶.

Als men stelt, dat het een eis van rechtvaardigheid is, dat degene die schuld heeft de schade draagt, moet men

² Zie met name Keeton blz. 241 e.v. en Conard blz. 75 e.v.

³ Aldus terecht Asser-Rutten II, blz. 437.

⁴ In de geest ook Keeton blz. 242. Zie over die kosten nos. 27-29.

⁵ Zie mijn Rede, blz. 9 e.v.

⁶ Het is merkwaardig, dat in de doorwrochte boeken van Conard en Keeton aan dit naar mijn gevoel belangrijk punt zo weinig aandacht wordt besteed; zie Conard blz. 87 en Keeton blz. 244. Geheel anders is dat bij Tunc, die in een welsprekend betoog (nos. 30-41) onder het hoofd „La mythe de la responsabilité pour faute” uiteenzet, dat de schuld hier als grondslag van de aansprakelijkheid geen waarde heeft.

met schuld wel bedoelen: zedelijke schuld, morele verwijtbaarheid. Want als die zedelijke schuld ontbreekt, kan het misschien wel gewenst zijn om de schadeveroorzaker aansprakelijk te stellen, om bepaalde schadelijke gevolgen voor zijn rekening te laten komen; dat kan gewenst zijn, omdat op die wijze zo veel mogelijk schadelijke gevolgen voorkomen worden of omdat aldus bepaalde kosten aan bepaalde activiteiten worden toegerekend of omdat aldus de schade verplaatst wordt naar de personen die haar het beste kunnen dragen of wellicht om andere redenen⁷. Maar de rechtvaardigheid, het beginsel, dat de mens als zedelijk wezen verantwoordelijk behoort te zijn voor een zedelijk te kort schieten, is bij het ontbreken van zedelijke schuld niet in het geding.

Nu zal er bij verkeersongevallen heel vaak geen sprake zijn van zedelijke schuld, ook dan niet wanneer de veroorzaker van het ongeval wel aansprakelijk wordt gehouden op grond van het schuldbeginnsel. Dat komt, omdat geen enkel mens, ook al is hij „een goed huisvader” en „een heer in het verkeer”, voortdurend hoogst voorzichtig, oplettend, achtzaam en zorgvuldig kan zijn (om het tegendeel van de tenlasteleggingstaal te gebruiken). Onderzoekingen hebben aangetoond, dat een automobilist gemiddeld per kilometer 150 waarnemingen verricht en 15 beslissingen neemt⁸. Spreekt het niet vanzelf – gezien onze menselijke beperktheid, de complexiteit van de situaties die waargenomen worden en de snelheid waarmee beslist moet worden –, dat ook bij de goede huisvader een aantal van deze waarnemingen en beslissingen verkeerd uitvallen? En spreekt het niet evenzeer vanzelf, dat men hem hiervan geen morcel verwijt kan maken⁹?

⁷ Al deze argumenten komen in no. 23 e.v. nog ter sprake.

⁸ En per drie kilometer één overtreding begaat. Deze cijfers zijn – naar Tunc, no. 38 mededeelt – aan het licht gekomen bij een door de Wereldgezondheidsorganisatie ingesteld onderzoek.

⁹ Na het schrijven van deze regels kreeg ik de beschikking over de in no. 2 noot 7 vermelde Nota Verkeersveiligheid van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. De strekking van die nota komt wonderwel overeen met het in de tekst betoogde. Vergelijk bijvoorbeeld deze regels in de samenvatting op blz. VI-2: „De huidige aanpak van het probleem van de verkeersveiligheid in Nederland wordt gekenmerkt door een accentuering van „menselijke factoren”, vanuit een sterk juridisch en moraliserend gezichtspunt, waarbij ervan wordt uitgegaan, dat aan bijna alle ongevallen

En dit was nog de min of meer ideale verkeersdeelnemer¹⁰. Maar er zijn ook vele minder goede automobilisten, fietsers en voetgangers. Ik denk aan de jeugdigen¹¹ en de onervarenen¹², aan de ouden van dagen en de gebrekkigen, aan de tragen, onhandigen en paniek-achtigen en degenen die verkeerde rijgewoonte hebben. Zij maken meer fouten dan de ideale verkeersdeelnemer. Die „extra-fouten” liggen aan hun specifieke tekortkomingen, maar alweer geldt, dat men hen van die specifieke tekortkomingen geen moreel verwijt kan maken. En ook kan men hen er geen verwijt van maken, dat zij aan het verkeer deelnemen: iedere verkeersdeelnemer begint met onervaren te zijn; men kan niet alle ouden van dagen, gebrekkigen en onhandigen binnenshuis houden! Maar toch zullen zij veelal op grond van het schuldbeginnsel aansprakelijk gesteld worden¹³.

Het vorenstaande moet ons niet uit het oog doen verliezen, dat er bij vele ongevallen wel iemand een moreel verwijt te maken valt. Ik denk dan niet aan diegenen die bewust veel te grote risico's nemen of die onverschillig staan

alleen een overtreding van wettelijke voorschriften ten grondslag ligt. Afgaande op ervaringen in de Angelsaksische landen, is ook voor Nederland meer te verwachten van een empirische aanpak, waarbij meer uitgegaan wordt van objectieve feiten, dan van een normatieve benadering, die niet uitkomt boven subjectieve opvattingen over „hoe het eigenlijk allemaal zou moeten zijn” in het verkeer. Verbale magic!”

¹⁰ Ter vermindering van misverstand wijs ik erop, dat de in en bij noot 8 genoemde cijfers berekend zijn over alle automobilisten.

¹¹ In de Nota Verkeersveiligheid (blz. III-21) wordt gezegd, dat verkeersdeelnemers jonger dan 25 jaar en ouder dan 50 jaar in onevenredige mate betrokken zijn bij een groot aantal ongevallen. Een afdoende verklaring van dit verschijnsel is niet bekend, maar wel staat vast – aldus de Nota –, dat ervaring een grotere invloed heeft op de ongevalsvatbaarheid dan de leeftijd.

¹² In Toelichting Ontwerp BW blz. 649 wordt gezegd, dat er in geval van onervarendheid veelal geen schuld zal zijn. Op grond van art. 6.3.1. Ontwerp BW zal men dan aansprakelijk kunnen zijn op grond van de „in het verkeer geldende opvattingen”.

¹³ Dit komt door de objectivering van het schuldbegrip; zie daarover Hofmann-Drion blz. 103 e.v.; zie omtrent de betekenis van geestelijke en lichamelijke gebreken voor de schuld ook Onrechtmatige Daad I, nos. 245 e.v. en 250 en het aldaar geciteerde. De schuld zal weg kunnen vallen bij ernstige gebreken (krankzinnigheid, blindheid e.d.), maar niet bij minder ernstige defecten. Een verweer in de geest van: ik ben zo jong of zo onervaren of zo onhandig, zal niet spoedig gehonoreerd worden.

tegenover de gestelde regels, zoals degenen die onder invloed van sterke drank rijden – helaas nog een veel voorkomend verschijnsel – of zij die zich bewust niet storen aan maximumsnelheden, ook dan niet wanneer het gevaar groot is, want in die gevallen heeft een aansprakelijkstelling op grond van het schuldbeginnsel een zekere evidentie ^{13a}. Neen, ik denk aan degenen die zonder een wegpiraat te zijn fouten maken, die de „goede huisvader” in het algemeen niet zal maken, zoals de automobilist die een onoverzichtelijke bocht te ruim neemt of die te hard rijdt op een natte weg, de fietser die geen achterlicht heeft en de voetganger die over de rijweg loopt, omdat het trottoir vol is. Het is, naar ik aanneem, duidelijk, dat het ook hier niet om een scherp te omschrijven categorie gaat ¹⁴.

Is nu in dit soort gevallen het schuldbeginnsel een goede grondslag voor een aansprakelijkstelling? Ik meen, dat er – nu even geabstraheerd van wat ik in no. 20 ga opmerken – inderdaad *iets* voor valt te zeggen om de schade ten laste van de schuldlige te brengen. Het is niet helemaal zonder grond om degene die werkelijk morcel te kort schiet de gevolgen te laten dragen van dat te kort schieten. Maar ons recht zelf wijst uit, dat het schuldbeginnsel niet sterk spreekt: zolang het om lichte tekortkomingen gaat hebben wij er geen bezwaar tegen, dat het beginnsel door een uitsluiting van de aansprakelijkheid ter zijde wordt gesteld ¹⁵. Zonder tegenspraak van betekenis is 65 jaar lang geaccepteerd, dat er bij bedrijfsongevallen doorgaans geen aanspra-

^{13a} In no. 49 zal ik echter voornamelijk op praktische gronden betogen, dat ook in geval van grove schuld de aansprakelijkheid afgeschaft dient te worden; voor dronkenschap moet echter een uitzondering gemaakt worden.

¹⁴ Ik ben er mij van bewust, dat het schuldbegrip veel rijker geschakeerd is dan ik hierboven heb aangegeven, maar ik meende, dat het niet nodig was om op al die schakeringen in te gaan. Zie over het schuldbegrip in verband met verkeersongevallen ook G. E. Langemeijer Strafrechter en verkeersveiligheid, NJB 1959, blz. 125 e.v. en 141 e.v. en dezelfde, VR 1962, blz. 45 e.v.

Deze artikelen stellen tevens in het licht, dat ook de strafrechtjuristen moeite hebben met het schuldprobleem bij verkeersongevallen en in het bijzonder met het probleem van de onbewuste schuld.

¹⁵ Zie hieromtrent Onrechtmatige Daad III, no. 42 e.v. en het aldaar geciteerde.

kelijkheid van de werkgever was ¹⁶. Bij persoonlijke ongevallen komt de rechter een algemene matigingsbevoegdheid toe, die ertoe kan leiden, dat de schuldige niet meer volledig aansprakelijk is voor de gevolgen die hij heeft teweeggebracht. Allerlei beperkingen van de aansprakelijkheid kunnen tot eenzelfde resultaat leiden.

Mijn rechtsgevoel wijst trouwens in dezelfde richting. Ik vind het niet zo vanzelfsprekend, dat degene die slechts een licht verwijt treft een soms zeer grote en zeer langdurige schade moet dragen. En ik vind dat te minder vanzelfsprekend, omdat het slachtoffer in de regel op grond van de sociale verzekering en de eigen voorzieningen een behoorlijk deel van zijn schade vergoed krijgt.

De noodzakelijke keerzijde van het beginsel, dat de dader aansprakelijk is omdat hij schuld heeft, wordt gevormd door de regel, dat het slachtoffer of diens nabestaanden zelf de schade geheel of gedeeltelijk moeten dragen wanneer het slachtoffer medeschuld had. Maar is dat niet een regel, die bij ongevallen hard en onrechtvaardig is? Is het nu werkelijk redelijk, dat een aansprakelijkheid jegens een weduwe ten dele wegvalt, uitsluitend, omdat haar man schuld had, omdat haar man één ogenblik moreel iets te kort geschoten is? En is het nu werkelijk redelijk, dat een invalide slachtoffer zijn aanspraak op schadevergoeding gedeeltelijk moet missen, uitsluitend omdat hij één ogenblik niet de ideale verkeersdeelnemer was, die wij geen van allen voortdurend kunnen zijn?

20. Schuld (2)

Ik kwam voorlopig tot de conclusie, dat er voor het schuldbeginsel bij verkeersongevallen iets — maar dan ook niet meer dan iets! — te zeggen valt, indien de dader een moreel verwijt treft. Maar zelfs dat „iets” valt goeddeels weg, als we ons wat meer in het probleem verdiepen.

Tot dusverre liet ik de WA-verzekering buiten beschouwing. Dat is een ontoelaatbare vereenvoudiging, nu de schade bijna steeds door een verzekeraar vergoed wordt ¹⁷. Het schuldbeginsel zegt, dat het rechtvaardig is de schuldige

¹⁶ Art. 93 Ongevallenwet. Ingevolge de nieuwe Wet op de Arbeidsongeschiktheidsverzekering zal de werkgever wel aansprakelijk zijn.

¹⁷ Zie no. 10.

voor de gevolgen van zijn daden verantwoordelijk te stellen. Maar in feite wordt de schuldige helemaal niet verantwoordelijk gesteld! De verzekeraar betaalt de schade en de schuldige merkt er niets van. Ja zelfs kan het slachtoffer veelal de verzekeraar rechtstreeks aanspreken¹⁸. De schuldige behoeft dan niet eens meer de moeite te nemen om de dagvaarding door te zenden.

Nu zou men, als ik goed zie, hier twee dingen kunnen tegenwerpen. Men zou kunnen zeggen, dat de schade weliswaar niet door de individuele schuldige wordt gedragen, maar wel door de schuldigen als groep en dat de individuele schuldige daarin bijdraagt door zijn verzekeringspremie. Ik meen, dat deze tegenwerping niet sterk is: Een collectief dragen van de schade is heel iets anders dan een individueel dragen. Maar bovendien kan men, als men wil berisken dat de groep van schuldigen – dat zijn in feite wat het verkeer betreft alle automobilisten, fietsers en voetgangers! – de schade draagt, dat veel eenvoudiger op een andere manier realiseren dan door een aansprakelijkheid van individuele schuldigen, die weer afgewenteld wordt op de groep van schuldigen. Ik kom op dit punt later terug¹⁹.

De tweede tegenwerping zou kunnen zijn, dat de individuele schuldige ondanks zijn verzekering doorgaans zijn verantwoordelijkheid toch voelt: hij draagt veelal enig eigen risico; hij kan zijn no-claim-korting verliezen; zijn verzekering kan eventueel beëindigd worden, waarna hij doorgaans alleen tegen een hoger tarief bij een andere maatschappij terecht zal kunnen. Deze draagplicht is echter klein; zij staat doorgaans in geen enkele verhouding tot de geleden schade. Voorts is haar werking uiterst ruw: de verzekerde merkt vaak niets, als hij schuld heeft en wel iets, dat als hij geen schuld heeft. Maar bovendien geldt ook hier weer, dat men desgewenst de individuele schuldige op veel eenvoudiger manier zijn verantwoordelijkheid kan laten voelen.

21. *Schuld* (3)

Maar pleiten dan niet het feit, dat het schuldbeginsel in vele landen wordt aanvaard, de traditie en de ten onzent

¹⁸ Art. 6 WAM.

¹⁹ Zie nos. 48 en 50. Vergelijk ook hetgeen ik hierna in no. 25 over de verdeling van kosten opmerk.

heersende rechtsovertuiging vóór dit beginsel? Ik meen van niet.

Inderdaad is het waar, dat vele landen het schuldbegin-sel huldigen. Maar evenzeer is het waar, dat men in vele landen het schuldbegin-sel bij bedrijfsongevallen allang heeft losgelaten en dat men er over denkt het bij verkeersongevallen ook los te laten²⁰. En dat zijn dan juist de landen, die het beste met het onze vergeleken kunnen worden, namelijk de hoog geïndustrialiseerde landen, waar de motorisering van het verkeer ver is voortgeschreden.

Ook een beroep op de traditie spreekt mij niet aan. Vooreerst zegt een beroep op de traditie niets, wanneer zich — zoals bij de ongevallen — fundamentele veranderingen in de maatschappij hebben voltrokken. Maar bovendien vraag ik mij af, of de aansprakelijkheid bij dood en letsel buiten de gevallen van opzettelijke schadetoebrenging ooit veel te betekenen heeft gehad. Het is hier niet de plaats — en ik ben niet de man — om deze vraag te beantwoorden, maar enig bladeren in de eerste jaargangen van het Weekblad van het Recht geeft te denken²¹; men vindt er rechtspraak over een boze heer, die een stenen schaal naar zijn dienstbode gooit²² en over andere opzettelijke schadetoebrengingen, maar weinig of niets over de echte ongelssituaties.

En dan de rechtsovertuiging. Een beroep daarop voor het een of andere standpunt is altijd moeilijk waar te maken, maar de ervaringen die ik zelf met het onderwerp van dit preadvies heb gehad, geven toch wel een indicatie. Terwijl ik zelf tevoren bang was weggelachen te zullen worden bij het lanceren van de stelling, dat de aansprakelijkheid bij persoonlijke ongevallen moest verdwijnen, hebben achteraf een aantal juristen²³ in geschrift van hun instemming doen blijken. Daarnaast hebben velen mij mondeling of per brief medegedeeld voor mijn gedachten te kunnen voelen. Ik mag hier toch op zijn minst uit aflei-

²⁰ Zie hierna Hoofdstuk IV.

²¹ Zie ook het in mijn Rede op blz. 8 (noten 2 en 3) geciteerde.
²² W 314 (1842).

²³ Uitdrukkelijk L. E. H. Rutten VR 1966, blz. 1 ev. en B. van Marwijk Kooy VR 1966, blz. 73 e.v.; niet terzake doet daarbij thans, dat zij over de invoering van een verkeersverzekering anders denken dan ik. J. M. Polak, NJB 1966, blz. 176, P. H. Hugenholtz, Het Parool 12 maart 1966, P. J. Swart VR 1967, blz. 25 e.v.

den, dat de rechtsovertuiging bezig is afstand te nemen van het schuldbeginnsel bij ongevallen ²⁴.

Neen, het schuldbeginnsel kan niet dienen als rechtsgrond voor een aansprakelijkheid bij verkeersongevallen. Na alles wat ik hierboven gezegd heb, is geen andere conclusie mogelijk. En dan valt te bedenken dat ik wel veel gezegd heb – en ook veel moest zeggen, omdat het loslaten van het schuldbeginnsel hoe dan ook een belangrijke stap is –, maar niet alles. Ik heb met name niet geschreven over de grote moeilijkheden, die de hantering van het schuldbeginnsel in de praktijk met zich meebrengt en over de belangrijke kosten, die aan die hantering verbonden zijn. Daarover zal ik in nos 27 e.v. het nodige zeggen.

22. *Aansprakelijkheid zonder schuld*

Naast de schuldaansprakelijkheid staat de aansprakelijkheid zonder schuld, die zich in allerlei vormen kan voordoen ²⁵. Daarover thans een enkel woord.

Allereerst dan die vormen die nauw aansluiten bij de gewone schuldaansprakelijkheid. Ik denk dan vooral aan wet-artikelen zoals art. 1403 lid 3 op grond waarvan men aansprakelijk is voor onrechtmatige, aan schuld te wijten daden van anderen. Hierover kan ik kort zijn: als het schuldbeginnsel geen goede grondslag vormt om de schuldige zelf aansprakelijk te stellen, kan het zeker niet dienen om een ander, die slechts indirect bij de schuld betrokken is, aansprakelijk te stellen ²⁶. Soms schrijft de wetgever een omkering

en H. C. F. Schoordijk NJB 1967, blz. 349 e.v. schijnen welwillend tegenover mijn opvattingen te staan. G. H. A. Schut, R. M. Themis 1966, blz. 180 stelt zich echter minder positief op. Figuren uit de verzekeringswereld – Vraagbaak voor het Assurantiewezen 22 en 29 januari 1966, T. van Barneveld, Verzekeringsarchief 1966, blz. 251, R. J. C. Wessels VR 1966, blz. 173 e.v. – moeten weinig van mijn ideeën hebben; met name Wessels schijnt echter niet afwijzend te staan tegenover het loslaten van het schuldbeginnsel te staan.

²⁴ Conard c.s. (Hoofdstuk VIII; zie ook blz. 106) hebben ook een onderzoek ingesteld naar de opvattingen van de slachtoffers en gedaagden omtrent de verschillende systemen van schadevergoeding. Dat onderzoek leidde bepaald niet tot de conclusie, dat de betrokkenen erg geportecrd zijn voor een aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad, eerder het tegendeel.

²⁵ Een kort overzicht van die vormen is te vinden bij Hofmann-Drion, blz. 112 e.v.

²⁶ Hiermede is natuurlijk niet gezegd, dat de argumenten, die in het geldende recht worden aangevoerd om bijvoorbeeld naast de

van de bewijslast voor (b.v. artt. 1403 leden 2, 4 en 5, 31 Wegenverkeerswet en 8 Wet Autovervoer Personen²⁷. Dan blijft de aansprakelijkheid in wezen op schuld gebaseerd; dan kan alles wat ik daaromtrent gezegd heb, rechtstreeks toepassing vinden.

Daarnaast kennen we de echte „risico”-aansprakelijkheden, met name de aansprakelijkheid voor de gevolgen van onbekende gebreken in een zaak (art. 31 Wegenverkeerswet) en de aansprakelijkheid voor gevaarscheppende activiteiten. Bij deze vorm van aansprakelijkheid is schuld niet de grondslag. Men zou dus kunnen redeneren, dat al hetgeen ik hiervoor omtrent die grondslag heb opgemerkt, hier niet toepasselijk is. Maar dan zou men toch miskennen, dat deze aansprakelijkheden als het ware een verlengstuk van de schuldaansprakelijkheid vormen en dat er met name bij aansprakelijkheid voor gebreken van een zaak doorgaans wel schuld zal zijn, zij het dan ook een schuld, die moeilijk aantoonbaar is.

Bovendien is in deze gevallen de rechtsgrond voor de aansprakelijkstelling doorgaans niet sterk: Men zegt, dat het redelijk of billijk is, dat de aansprakelijke persoon zich kan verzekeren of dat de slachtoffers beschermd moeten worden²⁸. En als die rechtsgrond niet sterk is en er tegen de aansprakelijkstelling ook hier gewichtige bezwaren zijn aan te voeren, dan schijnt er niets op tegen te zijn om met de schuldaansprakelijkheid ook deze aansprakelijkheden, voor

ondergeschikte de werkgever aansprakelijk te stellen, ondeugdelijk zouden zijn. Zie omtrent die argumenten Hofmann-Drion blz. 253 e.v.

²⁷ Ook als er tussen benadeelde en schadeveroorzaker een contractuele verhouding bestaat, zal er als regel een soort omkering van de bewijslast zijn: de schadeveroorzaker – doorgaans de vervoerder – moet bewijzen, dat hij geen schuld heeft. Maar een gebrek in de zaak die hij gebruikt heeft zal hem niet disculperen; in zoverre is er een „risico”-aansprakelijkheid.

²⁸ Een voorbeeld op het terrein van het wegverkeer biedt art. 6.3.14 lid 2 Ontwerp B.W.

²⁹ Deze argumenten zijn te vinden in de Toelichting op de artikelen 6.3.14 e.v. Ontwerp B.W., alwaar enige „risico”-aansprakelijkheden zijn geregeld. Ook 6.3.17 Ontwerp B.W., dat juist bij deze „risico”-aansprakelijkheden aan de rechter een algemene matigingsbevoegdheid toekent en dat de mogelijkheid opent voor aansprakelijkheidsbeperkingen, bevestigt, dat de rechtsgrond voor de aansprakelijkstelling niet sterk is; zie ook de Toelichting op dit artikel.

zo ver zij op het terrein van de verkeersongevallen liggen, te laten verdwijnen ^{29a}.

23. Preventie

Als de aansprakelijkheid er op een of andere manier toe zou leiden, dat er duidelijk minder ongelukken gebeuren, zou dat stellig een reden zijn om die aansprakelijkheid in stand te laten. Maar de grote meerderheid van de schrijvers, die zich met dit punt hebben bezig gehouden ³⁰, is van mening, dat de aansprakelijkheid deze werking niet of nauwelijks heeft. Laat ik de voornaamste argumenten hier resumeren.

In de eerste plaats is het niet waarschijnlijk, dat het vooruitzicht, dat men eventueel schadevergoeding moet betalen – en hetzelfde geldt voor andere onaangename gevolgen, die verbonden worden aan het veroorzaken van een ongeval – veel ongevallen zal voorkomen. En wel enerzijds omdat wij allemaal – zoals in no. 19 is uiteengezet – gedoemd zijn om ongevallen te maken, omdat wij eenvoudigweg ongevallen niet kunnen voorkomen, hoe goed we

^{29a} In de tekst had ik de „risico”-aansprakelijkheid op het oog, die neergelegd is in het geldende, respectievelijk het komende verkeersrecht. In de plannen voor een verkeersverzekering, die in hoofdstuk V besproken zullen worden, is soms sprake van een veel verder gaande „risico”-aansprakelijkheid: op automobilisten wordt dan een absolute aansprakelijkheid gelegd (gecombineerd met een verplichting tot verzekering). Die vorm van aansprakelijkheid komt in het kader van de verkeersverzekering in hoofdstuk V ter sprake; vergelijk ook no. 33.

P. J. Swart, VR 1967, blz. 27 e.v. heeft erop gewezen, dat de risico-aansprakelijkheid niet bij voorbaat als „quantité négligable” moet worden uitgeschakeld; nu ik zo uitvoerig over de verkeersverzekering spreek, gebeurt dat naar mijn mening niet in dit advies. Swart meent, dat soms een risico-aansprakelijkheid verdedigd kan worden, omdat op die wijze de voor- en nadelen, die aan een activiteit verbonden zijn, in één hand gelegd worden. Dat is een argument van kostenverdeling, dat ik in nos. 24 en 25 zal behandelen.

³⁰ Fowler V. Harper en Fleming James, *The law of torts*, Boston 1956 blz. 755 e.v. en 771 e.v., Keeton blz. 247 e.v., Tunc, noot bij Cass. civ. 10 april en 23 oktober 1964, D.H. 1965, blz. 169. Enigszins anders Conard, blz. 88 e.v.; zie daarover hierna in de tekst. Ook de op dit terrein uiterst deskundige opstellers van de reeds meermalen genoemde Nota Verkeersveiligheid van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid zien kennelijk weinig heil in een geldelijke sanctie als een verplichting tot betaling van schadevergoeding.

ons best ook doen³¹ en anderzijds omdat onaangename gevolgen achteraf vooraf weinig indruk plegen te maken gezien de menselijke neiging om de kans dat men zelf bij een ongeval betrokken raakt, te bagatelliseren³². Voorts zijn andere prikkels om ongevallen te voorkomen veel en veel belangrijker: ethische overwegingen, de zucht tot lijfsbehoud, de kans om zelf schade te lijden^{32a}, de kans op tijdverlies en administratieve rompslomp (die nu eenmaal bij een ongeval horen), de kans op ontslag of andere onaangenaamheden in de arbeidsverhoudingen en – last but not least – strafsancities. En tenslotte valt te bedenken, dat al deze prikkels te zamen in het geheel van de ongevalspreventie maar een bescheiden rol spelen. Ten aanzien van het verkeer gaat het daarbij in de eerste plaats om beïnvloeding van de drie grote variabelen: veiliger auto's, veiliger wegen,

³¹ Vergelijk Conard blz. 89: „If accidents are caused by conscious indifference, threats of liability may make a difference. Some accidents may be caused by excessive nervousness or panic, which would be increased rather than diminished by threats of liability. Some accidents are probably caused by poor coordination and reaction time, or by irrational responses to emergency; such accidents are totally unaffected by imposing liability. Other accidents probably result from peculiar coincidences which are bound to produce a certain number of collisions per million car-miles even between careful drivers.

³² Vergelijk de Nota Verkeersveiligheid (blz. III - 7): „Het niet bewuste verloop van het verkeersgedrag, de te geringe persoonlijke ervaring met de onveiligheid, de in onvoldoende mate aanwezige noties van onveilig en veilig verkeersverdrag bewerkstelligen, dat de concrete subjectieve inhoud van het begrip verkeers(on)veiligheid gering en niet „Ik-betrokken” is”.

Men ziet dit verschijnsel heel duidelijk bij de houding ten opzichte van veiligheids gordels. Het staat vast, dat het gebruik hiervan veelal de gevolgen van een ongeval aanzienlijk kan verzachten. Regelmatig verschijnen hierover publicaties in de pers, zodat het publiek hiervan op de hoogte moet zijn. Desondanks is slechts een klein deel van het Nederlandse wagenpark voorzien van gordels en worden de gordels die er zijn, vaak niet gebruikt.

^{32a} Zou niet de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad preventief kunnen werken via de regel, dat bij eigen schuld de aansprakelijkheid van de wederpartij wordt verminderd? Om terug te komen op de veiligheidsriemen: naar Time van 22 juli 1966 weet te melden heeft een rechter in de Amerikaanse staat Wisconsin aangenomen, dat het niet gebruiken van de riem eigen schuld kan opleveren; zal dat er niet toe leiden, dat men die riemen wel gaat gebruiken? Deze vraag moet wellicht – wellicht, omdat de mens vooraf nu eenmaal zorgeloos is – bevestigend beantwoord worden, maar deze oplossing is toch min of meer paardemiddel.

veiliger bestuurders³³; maar daarnaast en in samenhang daarmee ook om andere dingen: betere politie, betere berechting, betere wetgeving, betere verkeersopvoeding, beter wetenschappelijk onderzoek en wat al niet meer! In no. 50 zullen wij zien, dat afschaffing van de aansprakelijkheid de mogelijkheid kan openen om deze vormen van ongevalspreventie op doeltreffender wijze ter hand te nemen, terwijl anderzijds de geldelijke sanctie niet behoeft te verdwijnen.

Ik had het hierbij wellicht kunnen laten, als niet Conard en de zijnen het in hun recente en belangrijke boek³⁴ voor de preventieve werking van de schadevergoeding hadden opgenomen. Aan de argumentatie mag ik hier niet voorbijgaan. Zij voeren in de eerste plaats aan, dat van de aansprakelijkheid met de daaraan in de regel gekoppelde WA-verzekering preventieve werking uitgaat, omdat de schadeveroorzaker een onvoorzichtigheid, die tot aansprakelijkheid leidt, zal voelen in de vorm van een ongunstiger behandeling door zijn verzekeraar (verlies no-claim-korting, hoger tarief, opzegging van de verzekering). Het is niet uitgesloten, dat hiervan inderdaad een preventieve werking uitgaat³⁵, maar dat behoeft geenszins te pleiten voor het behoud van de aansprakelijkheid. In het stelsel dat mij voor ogen staat, zal men immers – zoals ik nog uiteen zal zetten³⁶ – hetzelfde effect kunnen bereiken door de op de verkeersdeelnemers te leggen heffingen te verhogen, als zij een onge-

³³ Zie hieromtrent vooral de Nota verkeersveiligheid van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid; vergelijk ook de hierboven in noot 9 geciteerde passage. Met name op het punt van de auto's moeten de eerste stappen nog genomen worden, maar in Amerika schijnen er nu toch wetgevende maatregelen op komst te zijn, die wellicht tot veiliger auto's zullen leiden: een wetsontwerp, dat aan de Minister van Handel onder meer de bevoegdheid geeft aan fabrikanten bindende veiligheidsvoorschriften op te leggen, is de Senaat gepasseerd. Ik ontleen dit aan de Nieuwe Rotterdamse Courant van 28 juli 1966. Zie ook Time 1 april 1966, waar ik lees, dat Amerikaanse deskundigen van oordeel zijn, dat veiliger auto's het aantal verkeersslachtoffers tot de helft zouden kunnen terugbrengen.

³⁴ Blz. 90 e.v.

³⁵ Terecht is ten onzent door H. Drion, Verzekering en aansprakelijkheidsrecht Rede Rotterdam ('s-Gravenhage) 1955, blz. 7 e.v. betoogd, dat het instituut van de WA-verzekering de preventieve werking van de aansprakelijkheidsregels niet ontzenuwt.

³⁶ Zie no. 50.

val veroorzaakt hebben. En niet alleen hetzelfde effect maar een veel beter effect: de verzekeringsmaatschappijen zullen immers aansluiting zoeken bij het gangbare schuldbegrip, dat – zoals wij gezien hebben – slecht harmonieert met de mogelijkheid om ongelukken te voorkomen, terwijl men in mijn stelsel daarop beter zal kunnen aansluiten.

Conard c.s. betogen voorts, dat van de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad ook indirect een preventieve werking zou kunnen uitgaan³⁷. Zij leidt er namelijk toe, dat benadeelden zich tot de politie wenden teneinde de schuld te doen vaststellen en die inschakeling van de politie kan dan weer leiden tot een – in Amerika blijkbaar mogelijke – administratieve intrekking van het rijbewijs of tot een strafvervolgung, waarvan een preventieve werking kan uitgaan. Het is inderdaad waarschijnlijk, dat afschaffing van de aansprakelijkheid tot gevolg zal hebben, dat de politie minder bij aanrijdingen betrokken wordt. Tot op zekere hoogte is het alleen maar gunstig, dat de politie – voor het Openbaar Ministerie en de strafrechter geldt overigens hetzelfde – verlost wordt van werkzaamheden, die niet dienen om tot een betere bestraffing te komen, maar alleen om ten behoeve van partijen de aansprakelijkheid vast te stellen. Het zou echter niet goed zijn, als partijen in eendrachtige en sportieve samenwerking – wellicht ernstige – strafbare feiten zouden verdonkeremanen. Ik zie dit niet gauw gebeuren, maar als het op enigszins grote schaal zou gebeuren, zijn er wel andere manieren om het euvel de kop in te drukken: men zou in aansluiting op artikel 30 Wegenverkeerswet (doorrijden na een ongeval) kunnen voorschrijven, dat bij bepaalde ongevallen de politie moet worden ingeschakeld³⁸; men zou een meldingsplicht voor ernstige ongevallen kunnen invoeren³⁹; men zou kunnen denken aan

³⁷ Op een mogelijke andere preventieve werking wordt gewezen door Keeton, blz. 248: van de vaststelling van schuld, die voor een aansprakelijkstelling nodig is, zou ten opzichte van de schuldige een opvoedende werking kunnen uitgaan. Maar Keeton wijst er zelf al op, dat de moeilijkheid hier is, dat het schuldbegrip zo ver af staat van de morele verwijtbaarheid.

³⁸ Artikel 30 Wegenverkeerswet zegt in de huidige redactie niet, dat men zijn identiteit aan de politie moet bekend maken.

³⁹ Voor bedrijfsongevallen bevat art. 66 Ongevallenwet al een meldingsplicht.

sancties (inhouding van uitkeringen) e.d. in het kader van de sociale verzekeringen.

Uit het vorenstaande mag, dunkt mij, de conclusie getrokken worden, dat overwegingen van preventie niet – of hooguit in zeer geringe mate – dienst kunnen doen om het bestaan van een aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad bij ongevallen te rechtvaardigen.

24. *Verdeling van kosten (1)*

Een volgend argument om de schadeveroorzakers in het algemeen of bepaalde groepen van schadeveroorzakers in het bijzonder aansprakelijk te stellen zou daarin gelegen kunnen zijn, dat op die wijze een juiste verdeling van de kosten, die nu eenmaal aan de ongevallen verbonden zijn, wordt bereikt. Men vindt het argument uitvoerig besproken in de boeken van Keeton en Conard⁴⁰. Uit die beschouwingen blijkt wel, dat het hier om moeilijke problemen gaat, die voorhands niet anders dan op enigszins ruwe wijze benaderd kunnen worden. Maar dat neemt niet weg, dat ik niet aan deze problemen kan voorbijgaan⁴¹.

⁴⁰ Keeton blz. 256 e.v.; Conard blz. 92 e.v.; zie ook blz. 120 e.v. Ik heb voor mijn betoog op dit punt veel ontleend aan deze beide boeken, ook wanneer ik dat niet uitdrukkelijk vermeld heb. Vergelijk ook nog A. Conard, *Michigan Law Review* 1964-1965, blz. 322 e.v. en het boek van Blum en Kalven, waarin – vanuit een ander uitgangspunt – veel aandacht aan het kostenprobleem wordt besteed.

Ten onzent was aan dit, wat hij noemt: *butgettaire argument* aandacht besteed door H. Drion, *Verzekering en aansprakelijkheidsrecht*, Rede Rotterdam 1955, blz. 10 en 13 e.v.

Het boek van Conard c.s. lijkt mij vooral belangrijk, omdat het mede door economen geschreven is. Het gaat hier immers om problemen, waarbij de economie in ieder geval een hulpwetenschap een belangrijke rol speelt; vergelijk hierboven no. 3.

⁴¹ De hier behandelde vraag vertoont nauwe verwantschap met het probleem van de doorbelasting van de kosten van de weg aan de gebruikers, in het bijzonder aan het gemotoriseerde verkeer. Zie daarover onder meer het onlangs verschenen Rapport betreffende het vraagstuk van de heffingen op het gebruik van de infrastructuur voor het verkeer over de spoorwegen, over de weg en over de binnenwateren van de Commissie voor Internationale Sociaal-Economische Aangelegenheden van de S.E.R. In dat rapport wordt begrijpelijkerwijze geen aandacht besteed aan de kosten van verkeersongevallen, maar als men in het kader van de E.E.G. wil komen tot een werkelijke harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden in de verschillende vervoerstakken – en met het oog daarop is het rapport opgesteld –, zal men aan de omvangrijke kosten van de verkeersongevallen niet blijvend voorbij kunnen gaan; vergelijk

De uitgangsstelling zou hier deze kunnen zijn, dat ieder consumptiegoed zijn eigen produktiekosten moet dragen. De kosten van de bedrijfsongevallen moeten toegerekend worden aan het geproduceerde goed: „the price of the product should bear the blood of the workers”⁴². De kosten van de verkeersongevallen moeten toegerekend worden aan het gemotoriseerde verkeer; in de prijs van het vervoer per auto moet een post „veroorzaakte ongevallen” verdisconteerd worden: „Moting should pay its way”⁴³.

Is dit beginsel aanvaardbaar? Ik meen van wel. In de eerste plaats is het redelijk, dat diegenen die een bepaald goed – in casu het vervoer per auto – consumeren ook de aan de produktie van dat goed verbonden kosten dragen. Dragen zij dat niet, dat ontvangen zij zonder aanwijsbare reden een subsidie van de gemeenschap⁴⁴. In de tweede plaats is het nuttig, dat een activiteit haar eigen kosten draagt, omdat op die wijze de gemeenschap en de consument in staat worden gesteld een verantwoorde keuze te doen: als het autorijden goedkoper schijnt, dan het in werkelijkheid is (omdat geen rekening gehouden wordt met de veroorzaakte ongevallen), zullen er mensen gaan autorijden, hoewel dit gezien de kosten eigenlijk niet verantwoord is; de verkapte subsidie maakt de auto te goedkoop. Dit kan tevens tot gevolg hebben, dat de concurrentieverhoudingen tussen de vervoersmiddelen – auto, trein, schip – worden scheef getrokken.

Het beginsel is derhalve aanvaardbaar, maar als men het in de praktijk op de kosten van verkeersongevallen wil toepassen, stapelt zich de ene moeilijkheid op de andere. Voor eerst: welke *ongevallen* moet men aan het gemotoriseerde verkeer toerekenen? Zegt men: alle verkeersongevallen, dan gaat men vermoedelijk te ver, want activiteiten als fietsen en lopen zullen toch ook hun deel moeten dragen. Maar ook hierna no. 51. Trouwens ook als men in nationaal verband ernst wil maken met het doorbelasten van de kosten van de weg aan de gebruikers, zal men daarbij aandacht moeten besteden aan de kosten van verkeersongevallen.

⁴² Deze wat cruë slagzin schijnt afkomstig te zijn van Lloyd-George; zij wordt geciteerd door Conard, blz. 93 e.v.

⁴³ Aldus Keeton blz. 257.

⁴⁴ Men zou kunnen zeggen, dat een reden voor subsidiëring hierin gelegen is, dat het openbare vervoer ook gesubsidieerd wordt; in die geest A. Conard, Michigan Law Review 1964-1965, blz. 322. Overtuigend vind ik dit niet.

de grote moeilijkheid is: welk deel. Vervolgens: welke *kosten* moet men als ongevalskosten beschouwen? Wil men consequent zijn, dan zal men niet kunnen volstaan met de bedragen, die op grond van onrechtmatige daad vergoed worden; men zal ook rekening moeten houden met de al dan niet op geld waardeerbare verliezen, die door de slachtoffers zelf gedragen worden, met de uitgaven die door de organen van de sociale verzekering in verband met verkeersongevallen gedaan worden⁴⁵, met de door het overheidsapparaat gemaakte kosten (politie, justitie, bijstand e.d.) en misschien ook met andere kosten. Het zal duidelijk zijn, dat de berekening hiervan niet eenvoudig is.

En tenslotte: aan welke *personen* moet men de kosten toerekenen? Men kan niet aan automobilisten, motorrijders en bromfietzers evenveel toerekenen. Men kan zelfs niet aan alle automobilisten onderling even veel toerekenen: de een rijdt nu eenmaal veel meer dan de ander en wellicht op drukkeren wegen en drukkeren tijden. Bovendien veroorzaakt de ene producent van het consumptiegoed autovervoer per kilometer meer ongevallen dan de ander: wel zal iedere automobilist ongevallen veroorzaken, omdat deze tot op zekere hoogte niet te vermijden zijn⁴⁶, maar dat neemt niet weg, dat er een – onderling sterk gedifferentieerde – groep van onvoorzichtige automobilisten is, die per kilometer meer ongelukken veroorzaakt. Het is redelijk om aan die groep een groter deel van de ongevalskosten toe te rekenen⁴⁷, maar hoe kan men de automobilisten die tot die groep behoren selecteren en hoe kan men binnen die groep de nodige differentiatie aanbrengen?

De moeilijkheden bij de toepassing van het beginsel zijn derhalve groot. Maar dat mag ons niet tot de conclusie voeren, dat het beginsel dan maar niet toegepast moet wor-

⁴⁵ Als aan de sociale verzekeraar een verhaalsrecht toekomt en als hij dit ook daadwerkelijk uitoefent, komen diens kosten wel via de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad ten laste van de schadeveroorzakers.

⁴⁶ Vergelijk no. 19.

⁴⁷ Min of meer dezelfde gedachte was te vinden in de oude Ongevallenwetten: per bedrijfstak werd – al naar gelang van het gevaar – een verschillende premie geheven. In de nieuwe WAO is deze gedachte losgelaten; zie omtrent de motieven daarvoor Memorie van Toelichting WAO (Kamerstukken-Zitting 1962-1963-7171), blz. 30 e.v.

den ⁴⁸. Het is beter om een beginsel gebrekkig dan om het helemaal niet in de praktijk te brengen!

25. *Verdeling van kosten (2)*

Ik kom nu aan de vraag, waar het in dit verband om gaat: In hoeverre verwerkelijkt het bestaande aansprakelijkheidsregime het beginsel, dat de ongevalskosten toegerekend moeten worden aan het consumptiegoed autovervoer? Enige verdienste kan men aan het regime stellig niet ontzeggen: via een aansprakelijkstelling worden er ongevalskosten aan de schadeveroorzakers toegerekend; en door middel van de tarifiering van de WA-verzekering wordt er enige differentiëring in de toerekening aangebracht: degenen die veel rijden of slecht rijden zullen over het algemeen meer premie betalen ⁴⁹. Maar de wijze van toerekening van de kosten is verre van volmaakt ⁵⁰, zelfs als men in aanmerking neemt, dat nooit meer dan een vrij ruwe benadering mogelijk is: Nu schuld de grondslag vormt en eigen schuld een goed verweer is, is het de vraag of er genoeg *ongevallen* aan het gemotoriseerde verkeer worden toegere-

⁴⁸ Zoals in Amerika wel verdedigd is; daartegen terecht Keeton blz. 260. Zie ook het in noot 50 geciteerde.

⁴⁹ Beschouwingen over risico en premievaststelling zijn te vinden bij J.J. van der Wansem, Motorrijtuigenverzekering, blz. 134 e.v. Uit die beschouwingen blijkt, dat er van premiedifferentiatie bij personenauto's niet zo veel terecht komt. Uit de bij Conard (blz. 94 noot 34) vermelde gegevens krijg ik de indruk, dat de premiedifferentiatie in Amerika veel verder is voortgeschreden dan bij ons. In Brooklyn betaalde men voor een bepaalde verzekering in de klassen IA en IIC respectievelijk 147 en 352 dollar en in Niagara County respectievelijk 47 en 182 dollar. Klasse IA waren veilige auto's (auto's, niet gebruikt voor zakelijke doeleinden en niet voor verkeer van en naar het werk en niet bestuurd door een man onder de 25 jaar). Klasse 2C omvatte de auto's, waarvan een ongehuwde man onder de 25 jaar de eigenaar of de voornaamste bestuurder was.

⁵⁰ In dezelfde geest Conard blz. 96 en Keeton blz. 261. Conard schrijft: „Despite all these efforts, it remains obvious that the social cost accounting functions put a high cost on driving, without adequate allowance for the actual differences in accident probabilities. A comparison might be drawn with a cost accounting system for General Motors which would attribute an average manufacturing cost to each car, whether it were a Corvair or a Cadillac. Yet even if the system is imperfect, it does not follow that social cost accounting be rejected. That would be comparable to giving away both the Corvairs and the Cadillacs for lack of ability to apportion the costs between them”.

kend⁵¹. Door middel van de aansprakelijkstelling wordt slechts een zeer klein deel van de *ongevalskosten* ten laste van de schadeveroorzakers gebracht⁵²; de benadeelden krijgen doorgaans een zeer groot deel van hun schade vergoed uit andere bronnen⁵³; een deel van de schade wordt gedragen door het slachtoffer zelf of door anderen⁵⁴ of door de gemeenschap als geheel⁵⁵. De differentiëring binnen de groep van aansprakelijke *personen* is gebrekkig. Het is niet eenvoudig om degenen die veel rijden ook veel premie te laten betalen. Het is nog minder eenvoudig om degenen die onvoorzichtig rijden te selecteren: natuurlijk kan men bepaalde groepen van onvoorzichtigen onderscheiden zoals ongehuwde mannen onder de vijftientig jaar; maar binnen die groep van onvoorzichtigen zal er vermoedelijk weer een vrij groot aantal voorzichtigen zijn⁵⁶. En tenslotte is het bestaande aansprakelijkheidsregime als stelsel van kostenberekening verre van volmaakt, omdat het een zeer kostbaar regime is⁵⁷. Juist nu we hier over kostenverplaatsing praten, is dit een belangrijk punt.

Ik mag, dunkt mij, na al het vorenstaande tot de conclusie komen, dat ook het argument, dat de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad kan dienen om tot een goede verdeling van kosten te komen, niet sterk is. Buitendien geldt ook hier hetgeen ik naar aanleiding van het preventieargument heb gezegd⁵⁸: het is door middel van een stelsel

⁵¹ Men zou immers kunnen zeggen, dat het gemotoriseerde verkeer de ellende van de verkeersongevallen met zich mee heeft gebracht, terwijl in vele gevallen dat verkeer niet of niet volledig aansprakelijk is.

⁵² Vergelijk no. 17. Bij de daar genoemde cijfers moet men in aanmerking nemen, dat belangrijke stukken schade helemaal niet vergoed worden.

⁵³ Zie no. 11 e.v.

⁵⁴ Door het slachtoffer zelf, omdat er allerlei lekken zijn; zie no. 30; door anderen, omdat ingevolge de artikelen 1406 en 1407 de kring van vergoedingsgerechtigden zeer beperkt is.

⁵⁵ Vergelijk nos. 2 en 27.

⁵⁶ Conard (blz. 96) geeft een aardig voorbeeld: ongetrouwde mannen onder de 25 jaar betalen in Amerika over het algemeen een hoge premie; maar één verzekeringsmaatschappij verlichtte de premie voor „high school students with high grades”, kennelijk een voorzichtige groep binnen een onvoorzichtige groep.

⁵⁷ Zie hierna nos. 27 e.v.

⁵⁸ Zie hiervoor no. 23. Zie omtrent de kostenverdeling door middel van een stelsel van heffingen hierna no. 50.

van heffingen mogelijk om op een betere en meer efficiënte manier te bewerkstelligen, dat de ongevalskosten ten laste van het gemotoriseerde verkeer komen, voor zover dat redelijk is. Daarmede wordt de genadeslag toegebracht aan het bestaande aansprakelijkheidsregime als stelsel van kostenverdeling.

26. *Andere argumenten*

Schuld, preventie en een redelijke kostenverdeling zijn stellig de voornaamste grondslagen die vóór de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad worden aangevoerd. Daarnaast worden er nog andere argumenten – grondslagen is hier een te zwaar woord – genoemd, die voor die aansprakelijkheid zouden pleiten. Daarover thans een enkel woord.

Aan het argument, dat de schadevergoeding zou moeten dienen om de dader te straffen kan ik, dunkt mij, voorbijgaan, nu gemeengoed is dat straf en schadevergoeding volkomen verschillende dingen zijn ⁵⁹.

Meer kracht heeft de gedachte, dat de aansprakelijkheid vaak moet dienen om de schade te verplaatsen naar een (rechts)persoon die in staat is de schade te dragen, die heeft „the capacity to bear loss”, meestal doordat deze de schade kan spreiden of afwentelen door verzekering, belastingheffing of doorberekening in de prijzen ⁶⁰; het gemotoriseerde verkeer moet maar aansprakelijk zijn, want dit is in staat – en zelfs verplicht – zich hiertegen te verzekeren ⁶¹, de fabrikant moet maar tegenover de consument aansprakelijk zijn, want hij kan zich verzekeren en de kosten hiervan doorberekenen in de prijzen ⁶². Deze gedachte is stellig niet onaantrekkelijk: wanneer men een persoon uit de groep van veroorzakers, die in staat zijn de schade te verpulveren ⁶³,

⁵⁹ Conard (blz. 128) noemt als mogelijk argument voor de aansprakelijkheid, dat men op die wijze komt tot „dramatizing society's disapproval of negligence”. Het komt mij voor, dat wij ook die functie veilig aan het strafrecht kunnen overlaten.

⁶⁰ Zie Prosser, blz. 22. Een soortgelijke argumentatie is te vinden bij Keeton blz. 249 („Bearing and distributing risk”) en Conard blz. 97 e.v. („Loss redistribution”).

⁶¹ Vergelijk Toelichting Ontwerp B.W. blz. 691 (derde volle alinea) en 695 (eerste volle alinea).

⁶² Vergelijk Prosser blz. 22 en G.H.A. Schut, Produktaansprakelijkheid, Preadvies Calvinistische Juristen Vereniging 1965, blz. 16.

⁶³ De term „pulveriser” wordt gebruikt door Conard blz. 98.

stelt tegenover een persoon uit de groep van slachtoffers ⁶⁴, die het volle gewicht van de schade te dragen hebben, dan is er iets voor te zeggen de schade van de laatste groep naar de eerste groep te verplaatsen. Maar de gedachte verliest haar kracht, als men in aanmerking neemt, dat door middel van de sociale verzekering en de eigen voorzieningen een groot deel van de schade aan de kant van de slachtoffers ook al gespreid en verpulverd is. En voorzover zij dat niet is, hadden de slachtoffers dat door middel van verzekeringen kunnen doen. Op dit laatste punt kom ik hierna (nos. 58 en 59 terug.

Een laatste argument vóór de aansprakelijkheid zou kunnen zijn, dat er op die wijze – anders dan bij de sociale verzekering – een direct verband wordt gelegd tussen het betalen en ontvangen van de schadevergoeding ⁶⁵. Daargelaten wat anders de waarde van het argument zou zijn, in de huidige situatie is het zwak, nu het in feite de WA-verzekeraar is, die betaalt. Maar, zo zegt men dan, het verband oefent in ieder geval deze positieve invloed uit, dat de WA-verzekeraar er belang bij heeft en dus zijn best zal doen de schadevergoeding zo laag mogelijk te houden, terwijl met name bij de sociale verzekering die rem zou ontbreken. Het is echter enerzijds de vraag of die invloed zo positief is ⁶⁶, terwijl anderzijds, als het goed is, de sociale verzekering ook zo georganiseerd is, dat men niet te vrijgevig is met uitkeringen.

27. *Kosten*

Na deze bespreking van de grondslagen van en de argumenten vóór het bestaande aansprakelijkheidsregime ga ik nu aandacht besteden aan de voornaamste bezwaren, die daartegen kunnen worden aangevoerd ⁶⁷. Ik begin daarbij met het bezwaar, dat dit regime uitermate kostbaar is, nu

⁶⁴ Men werkt hier natuurlijk met een gemiddeld type eiser en gedaagde; in een concreet geval kan de situatie best anders liggen, maar dat doet geen afbreuk aan de kracht van het argument.

⁶⁵ Zie Conard blz. 99 e.v.

⁶⁶ Amerikaanse onderzoeken wijzen uit, dat de rem enerzijds te krachtig is en anderzijds niet werkt: de ernstig getroffen slachtoffers worden gedwongen genoeg te nemen met veel minder dan hun toekomst; de benadeelden met een geringe schade ontvangen veelal meer dan hun toekomst. Zie o.m. Conard blz. 6.

⁶⁷ Zie omtrent mijn indeling de inleiding tot dit hoofdstuk (no. 18), waar ook enige algemene opmerkingen zijn te vinden.

dat naar mijn mening een hoofdbezwaar is.

Vooraf dit. Er is gezegd ⁶⁸, dat in vragen die de maatschappelijke orde raken het kostenargument niet beslissend kan zijn. Ik meen, dat die stelling niet juist of in ieder geval niet volledig is. Als wij moeten oordelen over de invoering, afschaffing of handhaving van een bepaalde rechtsinstelling – bestraffing van misdaden, rechtspraak in meer instanties, aansprakelijkstelling van schuldigen of wat dan ook –, zullen alle aanmerking komende belangen, dus ook het kostenbelang mede gewogen moeten worden. Pleiten zeer zwaar wegende belangen voor die rechtsinstelling, is handhaving daarvan bijvoorbeeld in overeenstemming met een diep in het rechtsbewustzijn verankerd rechtsbeginsel, dan zal een belang als het kostenbelang daartegenover betrekkelijk weinig gewicht in de schaal kunnen leggen. Maar als zulke zwaar wegende belangen niet in het geding zijn, is er geen enkel bezwaar tegen of – beter gezegd – is het een volstreekte noodzaak om voor overwegingen omtrent de kosten een belangrijke plaats in te ruimen. Ik heb in de voorafgaande paragrafen ⁶⁹ trachten aan te tonen, dat dit laatste zich hier voordoet, dat geen zwaar wegende belangen voor handhaving van de aansprakelijkheid pleiten. Dat brengt mede, dat ik uitvoerig moet stilstaan bij de kosten van het geldende aansprakelijkheidsregime ⁷⁰.

Ontstellend hoog – naar mijn mening eigenlijk prohibitief – zijn de kosten, die verbonden zijn aan de afwikkeling van de ongevalsschade via de kanalen van het aansprakelijkheidsrecht. Alle Amerikaanse onderzoekers ⁷¹ komen tot de conclusie, dat de kosten meer dan honderd procent van de uitgekeerde schadevergoedingen bedragen. Tunc ⁷² komt voor Frankrijk tot eenzelfde cijfer. Ik heb redenen om aan te nemen, dat de situatie bij ons niet veel beter

⁶⁸ G.H.A. Schut, R.M. Themis 1966, blz. 180 (bespreking van mijn dissertatie). Schut bespreekt weliswaar een iets ander punt, maar ik meen toch, dat ik in de tekst zijn standpunt geen geweld aandoe.

⁶⁹ No. 19 e.v.

⁷⁰ Onder meer Tunc no. 13 en Conard blz. 102 e.v. nemen kennelijk ook het in de tekst verdedigde standpunt in.

⁷¹ Conard blz. 52 e.v., Keeton blz. 69 e.v.; zie ook de in mijn Rede (noot 1 op blz. 19) genoemde cijfers. Vooral de door Conard en de zijnen uitgevoerde berekeningen maken een uiterst zorgvuldige en betrouwbare indruk.

⁷² Tunc no 13.

is: Nu de schadevergoeding bijna altijd wordt uitbetaald door een WA-verzekeraar, vormen de aan die verzekering verbonden kosten een goede maatstaf voor de kosten aan de kant van de schadeveroorzakers. De laatste jaren besteden de Nederlandse schadeverzekeringsmaatschappijen van de door hen ontvangen premies ongeveer 65 procent aan schade-uitkeringen en 35 procent aan kosten ⁷³. Aannemelijk is, dat deze percentages bij de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen ongunstiger liggen; een schatting van de verhouding uitkeringen-kosten op 55 : 45 lijkt hier aan de voorzichtige kant ⁷⁴. Daarbij komen de kosten, die de slachtoffers — al dan niet tevergeefs — maken om hun schadevergoeding binnen te krijgen ⁷⁵. Stelt men deze kosten op tien procent van de schadevergoeding die de slachtoffers ontvangen ⁷⁶, dan leert een eenvoudige berekening ⁷⁷, dat

⁷³ C.B.S., Financiële gegevens over schade- en levensverzekering 1964, blz. 8 e.v. Ik vermeld, dat bij de 225 schadeverzekeringsmaatschappijen, waarvan de gegevens verwerkt zijn, in de jaren 1962, 1963 en 1964 de geleden schade 62,9, 65,6 en 64,5% van de verdiende premie bedroeg; de exploitatiekosten en provisie bedroegen 36,3, 35,3 en 36,2% van de verdiende premie. In mijn oratie (noot 1 op blz. 19) ging ik uit van de iets ongunstiger cijfers over 1961.

⁷⁴ In de in noot 73 genoemde statistiek wordt vermeld (blz. 15), dat bij de *auto*verzekering in 1964 tegenover premieontvangsten van 315 miljoen schade-uitkeringen van 167 miljoen stonden; neemt men aan, dat het verschil gevormd wordt door de kosten, dan komt men op een verhouding uitkeringen-kosten van 53 : 47. Daarbij valt te bedenken, dat dit cijfer op alle *auto*verzekeringen ziet. De aansprakelijkheidsverzekering, waar het in mijn betoog om gaat, is waarschijnlijk relatief duur doordat men met drie partijen te doen heeft en doordat de aansprakelijkstelling gecompliceerd is. Het is aannemelijk, dat bij die verzekering de verhouding uitkeringen-kosten nog ongunstiger ligt.

⁷⁵ Een deel van deze kosten zal door middel van een kostenveroordeling ten laste van de WA-verzekeraar komen, maar als de zaak geschikt wordt of als de benadeelde geheel of gedeeltelijk in het ongelijk wordt gesteld, is er geen kostenveroordeling.

⁷⁶ Het komt mij voor, dat dit een voorzichtige schatting is. In Amerika komt men tot veel hogere percentages: Conard (blz. 54) komt op 25%, maar hij vermeldt, dat anderen het percentage hoger schatten. Dit geeft te denken, ook als men in aanmerking neemt, dat in Amerika onder meer door het ontbreken van kostenveroordelingen de situatie ongunstiger ligt dan bij ons. Stelt men de verhouding uitkeringen-kosten op 50 : 50 en de incassokosten op 20%, dan bedragen de kosten 60 cent en de netto-ontvangsten 40 cent!

⁷⁷ Van iedere gulden wordt 55 cent door de WA-verzekeraars aan de slachtoffers uitbetaald; de incassokosten van de slachtoffers bedragen 10%, dus 5,5 cent, zodat zij netto 49,5 cent ontvangen.

van iedere gulden die de schadeveroorzakers aan hun verzekeraars betalen, ongeveer 50 cent aan de slachtoffers ten goede komt ⁷⁸, terwijl de kosten eveneens ongeveer 50 cent bedragen. Maar dit is niet de cindafrekening: ik hield geen rekening met de kosten van het politionele en justitiele apparaat, voorzover zich dat met de afwikkeling van ongevallenschade bezig houdt en met de kosten van partijen en getuigen, die voor dit apparaat moeten verschijnen. En bij deze directe kosten ⁷⁹ moet men de indirecte kosten voegen: de „coût psychologique” ⁸⁰, nu alles erop wijst, dat afwikkeling van de schade via het aansprakelijkheidsrecht leidt tot teleurstelling, verdriet en frustratie ⁸¹ en de schade aan het maatschappelijk welzijn, nu de bloem van onze juristen zich theoretisch en praktisch bezig houdt met de afwikkeling van ongevallenschade, terwijl onze gecompliceerde maatschappij hun intellect elders dringend nodig heeft. Mijn schatting blijft aan de zeer voorzichtige kant, als ik aanneem, dat ook in ons land de kosten en de netto-ontvangsten van de benadeelden in ieder geval even hoog zijn ⁸². Waarschijnlijk zijn echter de totale kosten veel hoger dan de uitkeringen.

Tenslotte in dit verband nog dit. Ik vermoed, dat het noe-

⁷⁸ In no 31 (noot 112) zal ik erop wijzen, dat vermoedelijk een aantal benadeelden meer ontvangt dan zijn schade; op die grond kan men stellen, dat deze 50 cent niet volledig aan *slachtoffers* ten goede komt.

⁷⁹ Het verschijnsel van de dubbele verzekeringen, dat bij de directe kosten een rol speelt, komt in no 28 ter sprake.

⁸⁰ Tunc no 13.

⁸¹ Conard c.s. hebben door middel van hun interviews van de slachtoffers een diepgaand onderzoek naar dit punt ingesteld; zie Hoofdstuk VIII van hun boek. Twee zinnen uit hun boek (blz. 9) zijn wellicht representatief voor hun bevindingen: „There was a disturbing stream of evidence that many beneficiaries of the services of accident reparation carry away reactions of disappointment and even bitterness”. En: „Other observations – some of which cannot be quantified – painted an emphatic picture of anxiety, frustration, disappointment and resentment felt by injury victims in the course of the adjustment and litigation processes. It is clear that there is room for tremendous improvement in the relations between injury victims and the people who deal with them”. Ik weet wel, dat de omstandigheden in ons land fundamenteel anders zijn (vergelijk ook no. 35), maar dat neemt niet weg, dat dit ons in ieder geval iets heeft te zeggen.

⁸² In mijn Rede maakte ik soortgelijke, maar minder gedetailleer-

men van al deze cijfers – die overigens in algemeen toegankelijke bronnen zijn te vinden – de schadeverzekeraars niet aangenaam zal zijn. Ik vind dat niet erg, want het is soms in het algemeen belang noodzakelijk om onaangename dingen te zeggen. Het feit, dat ik deze dingen zeg, zou echter de suggestie kunnen wekken, dat ik van oordeel ben, dat de verzekeringsmaatschappijen te veel kosten en te hoge winsten maken en dat zij geen nuttige functie in ons maatschappelijk bestel vervullen⁸³. Ook naar mijn mening is dit niet waar: Tegenover de kosten staan allerlei werkzaamheden ten behoeve van de verzekerden in verband met hun aansprakelijkheid; de winsten zijn niet buitensporig; de autoverzekering schijnt zelfs verliesgevend te zijn. Gegeven de bestaande situatie, waarin er nu eenmaal een wettelijke aansprakelijkheid is, is de WA-verzekering inderdaad een onmisbaar instituut. Maar het is nu juist de vraag of wij die situatie niet zodanig moeten veranderen, dat het instituut overbodig wordt. Bij de beantwoording van die vraag mogen – ja, moeten – de kosten van het instituut in het geding gebracht worden.

28. *Kosten: sociale verzekering*

Een vergelijking met de kosten van de sociale verzekering

de berekeningen. Is daarop in alle publikaties, die er sedertdien verschenen zijn – zie no. 5, noot 29 – iets afgedongen? Naar mijn mening niet: er is gezegd (Vraagbaak voor het assurantiewezen, 29 januari 1966), dat mijn cijfers geen juist beeld gaven, nu ik het jaar 1961 als voorbeeld koos en dat mijn vergelijking met de sociale verzekering niet juist was; wat deze tegenwerpingen betreft moge ik verwijzen naar noot 73 en naar no. 28. Voor het overige heb ik geen serieuze tegenwerpingen gehoord, ook niet in persoonlijke gesprekken, die ik hierover voerde. Maar wellicht houdt men zijn kruit droog tot de vergadering van de Nederlandse Juristenvereniging. Ik hoop dan intussen wel, dat men met een zakelijke argumentatie komt en niet met een meewarige kreet in de geest van: „dat zelfs een hooggeleerde aan het sprookje van de maat- en de strijkstok in het verzekeringsbedrijf gelooft!” (Vraagbaak voor het Assurantiewezen 29 januari 1966).

⁸³ Het is mij gebleken, dat ik met de in mijn Rede (blz. 19) gemaakte opmerking, dat er het nodige aan de strijkstok blijft hangen – een opmerking die extra relief verkreeg doordat J.M. Polak haar in zijn aankondiging in NJB 1966, blz. 176 overschreef –, deze suggestie zelf gewekt heb. Uit het hierna in de tekst gezegde moge blijken, dat het niet mijn bedoeling was deze suggestie te wekken. Ik had echter beter gedaan mij in mijn Rede op minder geladen wijze uit te drukken.

levert frappante resultaten op: Alle cijfers⁸⁴ wijzen erop, dat bij de sociale verzekeringen de verhouding tussen kosten en uitgekeerde bedragen veel gunstiger is, namelijk in het allerongunstigste geval een verhouding van één op vier. De verklaring van dit verschijnsel ligt voor de hand⁸⁵: de sociale verzekeraars hebben geen acquisitiekosten, omdat de wetgever als acquireur – sommigen denken wellicht: inquisiteur! – optreedt⁸⁶; de exploitatiekosten zullen lager

⁸⁴ Gegevens hieromtrent zijn onder meer te vinden in de CBS-uitgave Sociale verzekering, pensioenverzekering, levensverzekering 1955-1964. Ik stip aan, dat in 1964 de uitkeringen en administratiekosten bedroegen (in miljoenen guldens): voor de verzekering op grond van de Ongevallenwet 162 en 41,4, voor de verzekering op grond van de Ziektewet 658,7 en 75,1 en voor die op grond van het Ziektefondsbesluit (verplichte verzekering) 741,8 en 45,2 en voor alle sociale verzekeringen 6302 en 304.

⁸⁵ Vaak hoort men zeggen, dat deze cijfers niet concludent zijn: in de cijfers zouden de hoge kosten, die de werkgevers moeten maken om de sociale verzekeringen te administreren, niet tot uitdrukking komen. Naar alle waarschijnlijkheid is deze tegenwerping volmaakt onjuist, omdat deze administratiekosten bijzonder laag zijn. Weliswaar is de omvang van deze kosten bij mijn weten nimmer wetenschappelijk onderzocht, maar een goede indicatie voor die omvang is te vinden in de tarieven van ondernemingen, die voor derden de loonadministratie verzorgen. Een van die ondernemingen, het Instituut voor Elektronische Administratie te Rotterdam, was zo vriendelijk mij hieromtrent inlichtingen te verstrekken. Het verzorgen van de volledige loonadministratie van één weekloner kost ongeveer één gulden per week; daarvoor wordt dan bijna alles gedaan: uitrekenen van loon, toeslagen, kostenvergoedingen, loonbelasting, pensioenpremie, AOW-premie, premies voor de sociale verzekeringen enz., enz. Als men erg royaal is, zou men van die gulden 20 cent kunnen bestemmen voor het berekenen van de premies voor de sociale verzekeringen; stelt men die premies op f 10,- per week, dan bedragen de kosten voor de werkgever 2% van de betaalde premie. Daarbij moet men de – zeer geringe – kosten voegen, die de werkgever ondanks uitbesteding van zijn loonadministratie zelf zal moeten maken. Uit dit alles volgt, dat de kosten van de werkgever niet veel hoger zijn dan het weinig imponerende bedrag van 2% van de premie. En daar staat tegenover, dat ook degene die een gewone verzekering sluit, zelf administratieve werkzaamheden – en waarschijnlijk omvangrijker werkzaamheden dan bij de sociale verzekeringen! – zal hebben te verrichten.

⁸⁶ De post provisie vormt bij de schadeverzekeringsmaatschappijen een zeer belangrijke post op de verlies- en winstrekening. In 1962, 1963 en 1964 bedroegen de exploitatiekosten (exclusief de provisies) respectievelijk 174, 193 en 201 miljoen en de provisies 119, 136 en 186 miljoen (C.B.S., Financiële gegevens over schade- en levensverzekering 1964).

kunnen zijn, omdat de kostbare aansprakelijkstelling – met daaraan verbonden het uitzoeken van de schuldvraag – overbodig is en omdat de vaststelling van de vergoeding confectiewerk en geen maatwerk is. En niet alleen de kosten van de verzekeraars zijn lager; waarschijnlijk zijn ook de incassokosten voor de benadeelden⁸⁷, de kosten van de gemeenschap en de indirecte kosten een stuk lager.

Wat is voor mijn betoog de betekenis van het verschijnsel, dat de sociale verzekering zo veel goedkoper kan werken dan de aansprakelijkheidsverzekering? Men is geneigd op deze vraag te antwoorden, dat deze verzekering dan maar vervangen moet worden door een verkeersverzekering, die geschoeid is op de leest van de sociale verzekeringen. In hoofdstuk V zal echter blijken, dat ik die weg niet op wil gaan, omdat daaraan allerlei bezwaren verbonden zijn⁸⁸. In hoofdstuk VI zal ik pleiten voor afschaffing van de aansprakelijkheid, waarbij de bestaande sociale verzekeringen en de te verwachten uitbreidingen daarvan een belangrijke rol spelen. Bij dat pleidooi is het goed om te weten, dat de sociale verzekeringen relatief goedkoop werken. Bovendien worden daardoor de hoge kosten van aansprakelijkheidsverzekering – een verschijnsel, dat ik door de afschaffing van de aansprakelijkheid wil bestrijden – nog eens extra geaccentueerd.

29. *Kosten: dubbele verzekering*

In het vorenstaande liet ik eenvoudigheidshalve één punt buiten beschouwing, dat voor de kosten van het bestaande aansprakelijkheidsregime niet zonder betekenis is, namelijk het verschijnsel van de dubbele verzekeringen. Daarover thans enkele opmerkingen.

Zie ik goed, dan kan het regime in tenminste drieërlei opzicht⁸⁹ tot dubbele verzekeringen leiden. In de eerste plaats leidt het er heel vaak toe, dat een bepaalde schade zowel aan de kant van de schadeveroorzaker als aan de kant van het slachtoffer verzekerd is. Voorts is heel goed moge-

⁸⁷ Conard, blz. 52 en 53 weet te melden, dat de incassokosten hier zeer gering zijn.

⁸⁸ Zie no. 41 e.v. en omtrent de kosten in het bijzonder no. 44.

⁸⁹ Ook het feit, dat de benadeelde soms een rechtsbijstandsverzekering heeft, zou men als een vorm van dubbele verzekering kunnen zien.

lijk, dat er meerdere personen – met allemaal een eigen WA-polis – aansprakelijk zijn ter zake van dezelfde onrechtmatige daad⁹⁰ of dat er meerdere verzekerde personen op grond van meerdere onrechtmatige daden voor dezelfde schade aansprakelijk zijn. En tenslotte kan de uitbetaling van schadevergoeding tot een dubbele verzekering leiden doordat de benadeelde recht heeft op een bedrag ineens, dat voldoende is om bij een verzekeringsmaatschappij een lijfrente te kopen ter grootte van de hem toekomende uitkeringen⁹¹.

De kosten van het verschijnsel der dubbele verzekeringen zijn ten dele in de in no 27 opgestelde kostenberekening verwerkt, maar ten dele ook niet: verwerkt zijn, als ik goed zie, de dubbele WA-verzekeringen⁹²; niet – of niet geheel – verwerkt zijn de dubbele verzekeringen aan de kant van de schadeveroorzaker en van het slachtoffer⁹³ en de omzetting van de schadevergoeding in een lijfrente⁹⁴. Ik heb er

⁹⁰ Met name door de werking van al die bepalingen op grond waarvan men aansprakelijk is voor de onrechtmatige daden van anderen.

Op bepaalde terreinen heeft het euvel van de dubbele aansprakelijkheid zo'n omvang aangenomen, dat men één persoon met uitsluiting van alle anderen aansprakelijk wil stellen. Zie omtrent deze „kanalisatie” in het zeerecht H. Schadee, *Het schip en zijn schulden*, Rede Leiden 1963 en bij de atoomschaden A. J. O. van Wassenauer van Catwijck, *Verzekeringsarchief* 1965, blz. 66 e.v.

⁹¹ H.R. 24 april 1959, N.J. 1959, 603, VR 1959, no. 44, AA IX blz. 281 (J.H.B.). De praktische betekenis van dit arrest is groot: Als men aanneemt, dat een levensverzekeringsmaatschappij voor kosten en winstopslag één derde van de koopsom van een lijfrente berekent – hetgeen vermoedelijk niet hoog is –, moet gedaagde bij een contante waarde van de uitkeringen van f 100.000 f 150.000 betalen. Nu kan men zeggen, dat voor die extra f 50.000 het slachtoffer de zekerheid krijgt, dat hij zijn schadevergoeding zal ontvangen. Maar dat is vrij duur gekocht, als er – zoals gewoonlijk – toch al een WA-verzekeraar voor de schadevergoeding aansprakelijk was. Het blijft intussen denkbaar, dat die WA-verzekeraar op goedkopere wijze dan door het kopen van een lijfrente bij een andere maatschappij aan de benadeelde zekerheid kan verschaffen.

⁹² Ik berekende in no. 27 de totale kosten van de auto-assuradeuren; daarin zijn de kosten van twee assuradeuren, die naast elkaar aansprakelijk zijn, begrepen.

⁹³ Dat komt vooral tot uiting bij het verhaalsrecht; zie daarover hieronder, waar ook iets meer gezegd wordt over de daaraan verbonden kosten.

⁹⁴ In het totale bedrag, dat door de WA-verzekeraars aan de

geen behoefte aan – ik zou het trouwens ook niet kunnen – om de hiermede gemoeide extra-kosten te berekenen. Na alles wat ik in no 27 heb gezegd zal duidelijk zijn, dat deze kosten hoog zullen zijn. En zij zijn goeddeels voor niets gemaakt. De belangrijkste functie van de verzekering is immers de spreiding van schade over een aantal personen en een aantal jaren. Dat bereikt men al door één verzekering; verdere verzekeringen vervullen de spreidingsfunctie niet meer.

Het verschijnsel van de dubbele verzekeringen – aan de kant van de schadeveroorzakers en aan de kant van de slachtoffers – leidt tot verhaalsacties van de ene verzekeraar op de andere⁹⁵. Ook dat is weer een kostbare aangelegenheid⁹⁶, die uit het oogpunt van spreiding van schade overbodig is⁹⁷.

Ik heb zelf in de tijd, dat ik nog niet over de afschaffing van de aansprakelijkheid dacht, bepleit, dat deze verhaalsmogelijkheden zouden moeten vervallen⁹⁸. Dat pleidooi hoef ik hier niet te herhalen, ook al niet omdat mijn argumen-

slachtoffers wordt uitgekeerd, zijn de bedragen begrepen, die de slachtoffers gebruiken om een lijfrente te kopen; de aankoop van die lijfrente zal echter weer zeer belangrijke kosten met zich meebrengen.

⁹⁵ Vermoedelijk spelen verhaalsacties bij de zaakschade geen grote rol door de werking van knock-for-knock-overeenkomsten en schaderegelingsakkoorden. Vergelijk no. 16.

⁹⁶ Mij zijn geen Nederlandse cijfers op dit punt bekend, maar de kosten zullen gemiddeld toch zeker 15 procent bedragen van hetgeen de verhalende verzekeraar ontvangt. Daarbij komen dan – afgezien van andere in no. 27 genoemde kosten – de kosten van de WA-verzekeraar, die 45 procent uitmaken van het bedrag, dat hij als premie heeft ontvangen. Als de verhalende verzekeraar netto f 850,— ontvangt (bruto f 1000), kost dit schadeveroorzaker ruim f 1800.

Dat het zoëven genoemde percentage van 15 aan de lage kant is, wordt bevestigd door een Engels onderzoek, waarvan II. Street bij Conard (blz. 425) de uitkomst vermeldt. Engelse ziekenhuizen mogen voor bepaalde uitgaven onder de National Health Service verhaal nemen op de WA-verzekeraars. Een onderzoek wees uit, dat de daaraan voor de ziekenhuizen verbonden kosten één derde van de ontvangsten bedroegen. Houdt men dat cijfer aan, dan moet men in het rekensommetje hierboven f 850 vervangen door f 666, welk bedrag bijzonder schril afsteekt bij de kostprijs van ruim f 1800 voor de schadeveroorzaker.

⁹⁷ Uit het oogpunt van verplaatsing is het niet overbodig, maar die kan men ook door bepaalde heffingen bereiken.

⁹⁸ Zie mijn dissertatie Hoofdstuk VIII.

tatie zich toen langs dezelfde lijnen bewoog als thans. Ik signaleer slechts, dat onze wetgever tot voor kort het verhaalsrecht buitengewoon gunstig gezind was⁹⁹, dat zich nu wellicht een koerswijziging aan het voltrekken is¹⁰⁰ en dat buitenlandse ontwikkelingen steun verschaffen aan mijn standpunt¹⁰¹.

Nu zou men kunnen zeggen, dat aan deze uit het bestaande aansprakelijkheidsregime voortvloeiende verhaalsacties geen argument tegen dit regime als zodanig te ontleen valt, omdat dat regime ook zonder deze acties kan blijven bestaan. Tot op zekere hoogte is dit natuurlijk waar, maar men moet niet uit het oog verliezen, dat afschaffing van het verhaalsrecht onder het bestaande regime blijkbaar op zekere weerstanden stuit, terwijl bij afschaffing van de aansprakelijkheid het verhaalsrecht automatisch vervalt.

Ik ben hiermede aan het eind van mijn beschouwingen over de kosten gekomen, beschouwingen, die uitvoerig moesten zijn, omdat het kostenargument tot dusverre in de literatuur weinig uit de verf gekomen was. Definitieve conclusies trek ik pas in no. 32, nadat ik nog enige andere bezwaren tegen het bestaande regime heb besproken. Voorlopig valt er intussen dit te zeggen: de kosten, die aan de afwikkeling van de aansprakelijkheid verbonden zijn, zijn

⁹⁹ De laatste jaren werd eenmaal per jaar het verhaalsrecht ergens in een wet opgenomen: art. 83b Ziekenfondswet, vastgesteld bij de Wet van 16 december 1965, Stb. 555 (in de oorspronkelijke wet – van 1964 – was het verhaalsrecht in art. 12 lid 2 te vinden), Verhaalswet ongevallen ambtenaren (1965), art. 90 WAO (1966). Zie omtrent art. 12 Algemene wet Zware Geneeskundige Risico's noot 100.

¹⁰⁰ In het oorspronkelijke ontwerp voor een Algemene Wet Zware Geneeskundige Risico's was het verhaalsrecht nog opgenomen (art. 12). Maar in de Memorie van Antwoord (Kamerstukken-Zitting 1965-1966-8457), blz. 16 kondigt de Minister onder verwijzing naar de door mij aangevoerde argumenten aan, dat hij op dit punt een Nota van Wijziging zal indienen en dat hij het verhaalsrecht niet op zal nemen.

¹⁰¹ In Zweden is het verhaalsrecht ten dele al afgeschaft en zal het vermoedelijk voor het overige binnenkort afgeschaft worden; zie J. Hellner bij Conard, blz. 445 e.v. In Engeland gaan er stemmen op om het verhaalsrecht in ieder geval voor ziektekosten af te schaffen; zie H. Street bij Conard, blz. 426. In Amerika heeft A. Conard, die in het algemeen het aansprakelijkheidsrecht niet ongunstig gezind is, afschaffing van het verhaalsrecht bepleit; zie Michigan Law Review 1964-1965, blz. 308 e.v.

zo ontstellend hoog, dat men het bestaande regime naar mijn mening alleen zou mogen handhaven, als daar zwaarwegende redenen voor zouden zijn aan te voeren. Die redenen zijn er echter niet, eerder het tegendeel. Het maken van al deze kosten is dan goeddeels alleen maar te beschouwen als een ernstige vorm van verspilling¹⁰².

30. Schuld in de praktijk

In no. 19 e.v. hebben wij gezien, dat schuld een vrij wankel basis oplevert voor een aansprakelijkstelling. Het is na alles wat daar gezegd is niet verbazingwekkend, dat aan de hantering van het schuldbegrip in de praktijk grote bezwaren verbonden zijn.

Uit datgene wat ik over de schuld gezegd heb volgt, dat men, als men de schadeveroorzaker geen moreel verwijt kan maken, soms wel en soms niet tot aansprakelijkheid moet concluderen. Voor de slachtoffers is dit niet bevredigend: zij worden, zonder dat er een duidelijk criterium is, gesplitst in een groep, die alles en een groep, die niets krijgt.

Daar komt bij, dat aan de hantering van het schuldbegrip in de praktijk allerlei onzekerheden verbonden zijn: Het afwegen van schuld – nodig, als de benadeelde zelf ook schuld heeft – is een vrij subjectieve en zelfs intuïtieve¹⁰³ bezigheid. Er is op talloze punten onzekerheid omtrent de inhoud van de toepasselijke rechtsregels¹⁰⁴. Er is

¹⁰² Het is mogelijk om met behulp van een – uiteraard – ruwe, maar voorzichtige schatting de omvang van deze verspilling te benaderen: in 1964 werd aan de autoverzekeraars 315 miljoen gulden aan premie betaald; hiervan kan men drie vijfde of 189 miljoen toerekenen aan de WA-verzekering (vergelijk no. 17 noot 74). Houdt men de in no. 27 berekende verhouding van 50 : 50 tussen kosten en uitkeringen aan, dan laten de totale kosten voor 1964 zich becijferen op bijna 95 miljoen; voor 1967 zal dit bedrag vermoedelijk aanzienlijk hoger zijn. Hiermede is echter de totale verspilling niet gegeven: enerzijds zijn de kosten van de WA-verzekering lang niet de enige kosten (zie no. 27); en anderzijds zullen er ook in een eenvoudig regime als het mijne zekere kosten gemaakt moeten worden (vergelijk no. 53).

¹⁰³ H.R. 6 november 1959, NJ 1960, 104 (L.E.H.R.), VR 1960, no. 14 (P.).

¹⁰⁴ B. van Marwijk Kooy, VR 1966, blz. 74 geeft een aantal voorbeelden, die aan de hand van de losbladige uitgave over onrechtmatige daad met talloze voorbeelden uitgebreid zouden kunnen worden. In Frankrijk schijnt de situatie veel ongunstiger

bijna altijd onzekerheid omtrent de feiten; een ongeval is in een paar seconden gebeurd; zelfs aan de ideale getuige zou veel ontgaan; maar getuigen – hier de voornaamste kenbron – zijn verre van ideaal, ook al zijn zij van goeden wille; soms zijn er helemaal geen getuigen.

Is de selectie van de slachtoffers die vergoeding ontvangen op deze basis niet betrekkelijk willekeurig? Is het overdreven hier van een loterij¹⁰⁵ of – zoals ik onlangs ergens las – van het spelen van blindemannetje te spreken?

31. De lekken

De prijs, die de maatschappij voor de afwikkeling van de aansprakelijkheid betaalt, is hoog. Maar het resultaat is desondanks vrij bedroevend. Het zou, gezien vanuit de gezichtshoek van de slachtoffers, mooi zijn, als alle slachtoffers hun schade volledig of vrij volledig vergoed zouden krijgen. In de praktijk is echter de dekking verre van volledig. Laat ik de lekken, die iedere jurist wel weet te vinden, hier nog eenmaal aanwijzen¹⁰⁶.

Niet *alle* slachtoffers hebben recht op (volledige) schadevergoeding. Op grond van artikel 1401 zal moeten blijken, dat gedaagde schuld heeft; blijkt dat niet, dan blijft de benadeelde met zijn schade zitten. Dikwijls geldt er een voor de benadeelde gunstiger regeling (artt. 1404, 31 Wegcnverkeerswet)¹⁰⁷, maar ook dan zijn er voor gedaagde mogelijkheden om aan de aansprakelijkheid te ontsnappen¹⁰⁸. Bovendien zal aan gedaagde steeds het machtige ver-

te zijn: „Quel magistrat, quel avocat, quel professeur de droit (sic, Bl.) se soucierait de passer un examen sur la responsabilité du fait des choses inanimées?“, schrijft Tunc (no. 20). Als men bedenkt, dat de Cour de Cassation jaarlijks enige honderden arresten wijst over de aansprakelijkheid bij verkeersongevallen (Tunc no. 23), kan men zich voorstellen, dat hij gelijk heeft.

¹⁰⁵ A. Tunc, noot bij Cass. civ. 10 april en 23 oktober 1964, DH 1965, blz. 169.

¹⁰⁶ Zie ook mijn Rede blz. 14 e.v.; vergelijk voorts B. van Marwijk Kooy VR 1966, blz. 73 e.v. Ik teken aan, dat het hier om andere lekken gaat dan in no. 15: daar ging het om de lekken in de sociale verzekering, hier om de lekken in het aansprakelijkheidsrecht.

¹⁰⁷ Vergelijk hieromtrent no. 22.

¹⁰⁸ Zie bv. art. 6.3.14 Ontwerp B.W., dat een vrij ver gaande aansprakelijkheid op bezitters van motorrijtuigen legt, maar dat toch nog genoeg verweren openlaat.

weer ter beschikking staan, dat het slachtoffer zelf ook schuld had aan het ongeval.

De slachtoffers, die na deze – betrekkelijk willekeurige (no. 30) – selectie overblijven, hebben ook afgezien van het verweer van eigen schuld, veelal geen *recht op volledige schadevergoeding*. De schadevergoeding kan door de wetgever tot een bepaald maximum¹⁰⁹ of – zoals bij artikel 1406 – tot bepaalde schadefactoren beperkt zijn. Een contractuele regeling – standaardcondities! – kan een aansprakelijkheidsbeperking bevatten. Bij persoonlijke ongevallen heeft de rechter op grond van de artikelen 1406 en 1407 de bevoegdheid de schadevergoeding te matigen, zij het dan ook, dat die bevoegdheid geen grote rol zal spelen als er een WA-verzekering is.

Maar ook als het slachtoffer recht heeft op een bepaalde vergoeding, is het allerm minst zeker dat hij die *in feite* ontvangt¹¹⁰. Ik wijs op drie belangrijke punten. Als gedaagde geen WA-verzekering heeft – wat zich buiten het gemotoriseerde verkeer gemakkelijk kan voordoen – heeft de benadeelde weinig kans op een schadevergoeding van enige omvang; als gedaagde wel zo'n verzekering heeft, is het heel goed denkbaar, dat die niet voldoende dekking biedt¹¹¹. Als voorts de praktijk van de schaderegeling buiten proces hier enigszins hetzelfde beeld vertoont als in Amerika¹¹² – en er is geen reden om aan te nemen, dat wij in dit opzicht in ons land in een paradijs zouden leven –, krijgen

¹⁰⁹ Art. 31 lid 4 Wegenverkeerswet. Buiten het verkeersrecht zijn de maxima belangrijker: wie het ongeluk heeft op het water door een race-bootje overvaren te worden zal ingevolge art. 944 K. slechts aanspraak kunnen maken op enige honderden guldens schadevergoeding!

¹¹⁰ En als hij haar in feite ontvangt, ontvangt hij haar doorgaans vrij laat, omdat het bewerkstelligen van een schikking of het voeren van een procedure veel tijd pleegt te kosten. Dit bezwaar wordt enigszins ondervangen doordat het mogelijk is in kort geding een voorlopige uitkering te verkrijgen; zie *Onrechtmatige Daad II* nos. 349 en 396.

¹¹¹ Zie omtrent deze punten no. 10.

¹¹² Amerikaanse onderzoekingen hebben uitgewezen, dat in grote schadegevallen doorgaans te weinig schadevergoeding wordt uitbetaald, terwijl de benadeelde in kleine schadegevallen dikwijls te veel ontvangt; zie Keeton blz. 59 e.v. en Conard blz. 196 e.v. Ook het laatste verschijnsel, dat zich bij ons vermoedelijk eveneens voordoet, is een gebrek van het bestaande systeem: de kraan der vergoedingen wordt te ver opengezet.

met name in de ernstige schadegevallen de slachtoffers lang niet wat hun rechtens toekomt. En tenslotte biedt de schadevaststelling moeilijkheden, als het om schade van langere duur gaat; door de waardedaling van het geld en de welvaartsstijging heeft het slachtoffer een goede kans veel minder te krijgen dan hij in werkelijkheid verdiend zou hebben ¹¹³.

En als het slachtoffer in feite schadevergoeding ontvangt, is het niet zeker, dat hij deze zal *gebruiken* om zijn schade ook werkelijk goed te maken. Dit is met name niet zeker, als hem een uitkering ineens wordt toegekend ter vergoeding van een langdurige schade ¹¹⁴. Pijnlijk – in de meest letterlijke zin des woords – kan dit verschijnsel worden, als er revalidatie nodig is, want het slachtoffer zal veelal niet geneigd zijn om een dergelijke behandeling zelf te entameren. Revalidatie door tussenkomst van de organen van de sociale verzekering schijnt daarom de aangewezen weg ¹¹⁵.

Kortom, lekken zijn er in overvloed. En ongelukkigerwijze weten potentiële slachtoffers van te voren niet of er een lek zal zijn en welke omvang het eventueel zal hebben. Dat is een niet onbelangrijk verschilpunt met het stelsel, dat door mij voorgedragen zal worden; dat kent wellicht grotere, maar goed zichtbare lekken, waar de slachtoffers zich tegen kunnen wapenen ¹¹⁶.

32. De verplichte verzekering

Ik signaleerde hierboven vele lekken, maar ik vermeldde niet, dat er vroeger nog meer lekken waren, die door de wetgever in de WAM zijn gedicht: door de verplichte verzekering, door de rechtstreekse actie tegen de verzekeraar en door de instelling van een waarborgfonds zorgde de wetgever ervoor, dat de schade bijna nooit onvergoed blijft, als er een motorrijtuig aansprakelijk gesteld kan worden.

¹¹³ Zie omtrent de mogelijkheden om hieraan te ontkomen Onrechtmatige Daad II, no. 329. Deze mogelijkheden worden echter in de praktijk lang niet altijd gebruikt. Het is evident, dat de sociale verzekeringen met hun welvaartsvaste uitkeringen hier veruit superieur zijn.

¹¹⁴ Zie over het voor en tegen van een uitkering ineens en een periodieke uitkering Onrechtmatige Daad II, no. 322 e.v.

¹¹⁵ Zie over de revalidatie verder no. 14.

¹¹⁶ Zie nos. 58 en 59.

Deze WA-verzekering is een soort ongevallenverzekering ten bate van de slachtoffers van het gemotoriseerde verkeer genoemd ¹¹⁷. Maar met de hierboven gesignaleerde lekken is het – alle fraaie en minder fraaie voorzieningen in de WAM ten spijt – een bijzonder slechte verzekering. Datgene wat een verzekering in de eerste plaats bieden moet: zekerheid, biedt zij in geen dele. In dat opzicht steekt zij schril af bij de sociale verzekering en de verdere verzekeringen aan de kant van de slachtoffers.

De WA-verzekering is een verplichte verzekering: iedere eigenaar van een motorrijtuig – dat is straks: ieder gezinshoofd – wordt van overheidswege gedwongen een verzekering te sluiten. En wat voor verzekering: de kosten zijn ongehoord hoog; de selectie van degenen die uitkeringen ontvangen is betrekkelijk willekeurig; en de zekerheid die de verzekering te bieden heeft, is gering! Een dwangverzekering, die zo gebrekkig is, is voor mij onaanvaardbaar. Als de overheid meent een verplichte verzekering te moeten opleggen, zal zij moeten zorgen, dat die verzekering efficient, eerlijk en zeker is.

Wellicht zou mijn „neen” wat minder categorisch geklonken hebben, als deze verzekering in een grote behoefte voorzag. Ik zal hierna bij mijn bespreking van de verkeersverzekering aantonen, dat dit niet het geval is; korthedshalve moge ik thans met een verwijzing volstaan ¹¹⁸.

Kortom, de verplichte WA-verzekering, die een integreerend onderdeel uitmaakt van het bestaande regime, heeft de bezwaren die aan dat regime kleven, haast groter in plaats van kleiner gemaakt.

33. Conclusie

Het wordt tijd om dit hoofdstuk te besluiten met een conclusie. Enerzijds zijn de grondslagen voor een aansprakelijkstelling bij verkeersongevallen weinig overtuigend (nos 19-26). Anderzijds zijn de aan de aansprakelijkstelling verbonden bezwaren bijzonder groot (nos 27-32); met name zijn de kosten ongehoord hoog. Dit alles maakt naar mijn mening de conclusie onontkoombaar, dat de burgerrechte-

¹¹⁷ Bv. Toelichting ontwerp B.W. blz. 691.

¹¹⁸ Zie hoofdstuk VI, in het bijzonder nos. 54 en 58 e.v.

lijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen dient te verdwijnen ¹¹⁹.

Maar, zo kan men vragen, is er geen alternatief? Is het met name niet mogelijk om onder handhaving van de aansprakelijkheid de door mij genoemde bezwaren te onder-
vangen ¹²⁰? Inderdaad schijnen er mogelijkheden in die richting te zijn: Men kan de schuld als grondslag van de aansprakelijkheid en als verweermiddel (in de vorm van een beroep op eigen schuld) loslaten en aldus een absolute aansprakelijkheid van bestuurders en eigenaren van motorrijtuigen creëren ¹²¹, waaraan dan natuurlijk een verplichting tot verzekering verbonden zou blijven. Men kan in de schavaststelling vereenvoudigingen aanbrengen, bijvoorbeeld door fixatie van bepaalde schadeposten en schrapping van andere schadeposten, zoals de ideële schade. Inderdaad kan men op deze en wellicht ook op andere manieren een aantal van de in dit hoofdstuk gesignaleerde bezwaren wegnemen. Maar waar komt men, als men aldus zou handelen, terecht? Als men het pad der hervorming maar ver genoeg bewandelt, komt men terecht bij een plan voor een verkeersverzekering als dat van Tunc. Dat plan zal ik niet hier, maar ik hoofdstuk V bespreken; daar zal ik gelegenheid hebben uiteen te zetten, dat ook aan zulke plannen onoverkomelijke bezwaren kleven, die overigens goeddeels samenhangen met de in dit hoofdstuk ontwikkelde bezwaren. En als men het pad der hervorming minder ver bewandelt, blijven de aan het bestaande regime verbonden bezwaren in meerdere of mindere mate bestaan. Een

¹¹⁹ Het laat zich horen, dat ik geenszins kan instemmen met Swarts opmerking (VR 1967, blz. 31), dat een hervorming niet bijzonder urgent zou zijn en dat eerst meer ervaring opgedaan zou moeten worden met de verplichte WA-verzekering voor motorrijtuigen. Hervorming van zo'n gebrekkig stelsel is wel urgent, zij het dan ook, dat veranderingen natuurlijk niet overhaast moeten worden aangebracht.

¹²⁰ De gedachten van een aantal auteurs schijnen in die richting te gaan; zie bijvoorbeeld in ons land P. J. Swart, VR 1967 blz. 27 e.v., in België R. O. Dalcq, *Journal des Tribunaux* no. 4500 en in Frankrijk B. Starck, *Revue trimestrielle de droit civil* 1966, blz. 635 e.v.

¹²¹ Met een dergelijke absolute aansprakelijkheid bereikt men intussen nog niet, dat er voor alle slachtoffers een voorziening is: een bestuurder van een motorrijtuig, die gekwetst raakt zonder dat er een ander motorrijtuig bij betrokken is (bijvoorbeeld doordat hij tegen een boom rijdt) is niet gedekt.

weg tussen Scylla en Charybdis zie ik hier niet, hetgeen verklaarbaar is, omdat die twee hier betrekkelijk dicht bij elkaar liggen.

De conclusie, dat het bestaande aansprakelijkheidsregime niet gehandhaafd kan worden, brengt mede, dat ik aandacht moet besteden aan de plannen voor een beter regime. Ik doe dat in hoofdstuk V, nadat ik in hoofdstuk IV een overzicht heb gegeven van de ontwikkelingen in het buitenland. In hoofdstuk VI zal ik tenslotte mijn eigen ideeën uiteenzetten.

IV BUITENLAND

34. Inleiding

In dit hoofdstuk zal ik een overzicht geven van de stand van zaken in het buitenland. Gezien de mij ter beschikking staande tijd en plaatsruimte moest dit overzicht kort blijven; met name kon ik er niet aan denken om een schets te geven van het elders geldende aansprakelijkheidsrecht en ongevallenrecht. Bezwaarlijk is dat niet: wie zich breder wil oriënteren kan zelf de geciteerde literatuur ter hand nemen. Ik verwijs de lezer in het bijzonder naar de grote boeken van Keeton en O'Connell van 1965 en Conard en de zijnen van 1964, die beide zeer uitvoerig zijn (meer dan 500 bladzijden), die beide betrekkelijk veel aandacht besteden aan de Europese situatie¹ en die beide een uitvoerige bibliografie bevatten.

Bij de bestudering van deze literatuur houde men in het oog, dat de ontwikkelingen op ons terrein buitengewoon snel gaan. Er gaat geen maand – of misschien zelfs geen week – voorbij of er verschijnt ergens iets over ons onderwerp. Mijn literatuuropgaven zullen dus, als dit preadvies verschijnt, weer verouderd zijn. Intussen behoeft de lezer zich daarover geen al te grote zorgen te maken, nu er wel veel geschreven wordt, maar er niet zo veel nieuwe dingen gezegd worden.

In dit hoofdstuk vindt men geen bespreking van de in het buitenland ontworpen plannen voor een verkeersver-

¹ Conard heeft daarvoor gebruik gemaakt van de medewerking van enige Europese auteurs.

zekering². Het kwam mij voor, dat het beter was daaraan afzonderlijk aandacht te besteden in hoofdstuk V.

35. *Amerika*

Het ligt voor de hand om bij de beschrijving van de situatie in het buitenland te beginnen met de Verenigde Staten. De problemen die ons bezig houden zijn een produkt van de „motor-age”. Dit autotijdperk – een verre nazaat van het bronzen en stenen tijdperk – is in de Verenigde Staten al een generatie geleden begonnen, terwijl de meeste Westeuropese landen nu pas hun intrede in die periode doen. Het is daarom volkomen begrijpelijk, dat men in Amerika veel eerder over onze problematiek is gaan nadenken en dat er aldaar sedert de jaren dertig een stroom van literatuur³ is verschenen, waarmee wij in Europa ons voordeel kunnen doen.

² Zie voor een toelichting van die term no. 37.

³ Ik verwees al naar de grote en volstrekt onmisbare boeken van Keeton en O'Connell en van Conard en de zijnen, die door mij gemakshalve geciteerd worden bij de naam van de hoofdauteur en naar de uitvoerige literatuuropgaven in die boeken. Voorts verwijs ik de lezer naar de kleinere boeken van L. Green, *Traffic victims: Tort law and insurance* (Evaston, Ill., 1958) en W. J. Blum en H. Kalven, *Public law perspectives on a private law problem-Auto compensation plans* (Boston 1965), ook als tijdschriftartikel verschenen in de *University of Chicago Law Review* 1964, blz. 641 e.v. Wie zich sneller wil oriënteren kan ik verwijzen naar Prosser no. 86.

De boeken van Conard en Keeton zijn – over het algemeen met instemming – besproken door Tunc in de in noot 18 geciteerde opstellen.

De boeken van Keeton en Conard komen in dit preadvies voldoende ter sprake. Green verdedigt een bepaalde vorm van verkeersverzekering. Blum en Kalven nemen in hun lezenswaardige boekje een afwijkend standpunt in, dat overeenstemming vertoont met de in dit preadvies verdedigde gedachten: zij verwerpen de plannen voor een verkeersverzekering en verdedigen, dat de slachtoffers langs de weg van de sociale verzekering geholpen moeten worden. Maar in feite is er met mijn gedachten dit belangrijke verschil, dat er in ons land al een volledig uitgebouwde sociale verzekering bestaat, terwijl deze in Amerika weinig ontwikkeld is en vermoedelijk ook niet spoedig tot ontwikkeling zal komen. Het is daarom niet onbegrijpelijk, dat Keeton (blz. 233) Blum en Kalven van hypocrisie beschuldigt: zij zouden eigenlijk de bestaande toestand willen behouden, maar de onhaalbare kaart van de sociale verzekering uitspelen om op die wijze de plannen voor een verkeersverzekering te torpederen. Zie over het boekje van Blum

Bij het beschouwen van die literatuur en van de daarin gepresenteerde plannen zullen wij intussen dienen te bedenken, dat het weliswaar de auto is, die zowel in de Verenigde Staten als in Europa de problemen heeft gecreëerd, maar dat de juridische en maatschappelijke situatie rond de auto en de auto-ongevallen in beide werelddelen op vele punten volkomen verschillend is. Ik noem enige belangrijke punten⁴. De rechtsbedeling is anders – en naar mijn smaak: minder goed⁵ – georganiseerd: men kent geen kostenveroordeling, maar wel de behandeling op basis van een quota pars litis en „no cure, no pay”; de behandeling geschiedt doorgaans door in verkeerszaken – en zelfs in het optreden voor eiser of voor gedaagde – gespecialiseerde advocaten, die een hecht georganiseerde groep vormen; de jury speelt een belangrijke rol; de wachttijden bij de rechterlijke colleges in de grote steden zijn buitengewoon lang (soms drie tot vijf jaar). Het recht is op essentiële punten anders: medeschuld van het slachtoffer heeft veelal tot gevolg, dat deze zijn aanspraken geheel en al verliest; verzekeringsuitkeringen worden veelal niet toegerekend op de schadevergoeding („collateral source rule”); in verband hiermede heeft de verzekeraar veelal geen verhaalsrecht. Slechts drie van de vijftig deelstaten kennen een verplichte WA-verzekering voor motorrijtuigen⁶. De plaats van de sociale verze-

en Kalven ook G. Calabresi, *Fault, accidents and the wonderful world of Blum and Kalven*, *Yale Law Journal* 75 (1965) blz. 216 e.v. en C. D. Breitell, *Columbia Law Review* 66 (1966), blz. 812 e.v.

Zie voorts over het hele onderwerp, A. F. Conard, *The economic treatment of automobile injuries*, *Michigan Law Review* 63 (1964-1965), blz. 279 e.v. en A. F. Conard en J. E. Jacobs, *New hope for consensus in the automobile injury impasse*, *American Bar Association Journal* 1966, blz. 533 e.v.

⁴ Ik moge wat al deze punten betreft volstaan met een algemene verwijzing naar de in de vorige noot geciteerde literatuur.

⁵ Trouwens ook vele Amerikanen zijn niet gelukkig met hun rechtsbedeling. Zie bv. Prosser blz. 580 e.v.

⁶ In bijna alle andere staten kent men wel zg. „financial responsibility laws”. Deze wetten laten de bestuurders in principe vrij zich al dan niet te verzekeren; maar als men eenmaal een ongeluk veroorzaakt heeft, mag men alleen blijven rijden als men kan aantonen, dat men aan een eventuele veroordeling tot betaling van schadevergoeding kan voldoen; doorgaans toont men dit aan door een certificaat over te leggen, dat men verzekerd is. Zie over dit alles uitvoerig Keeton, Hoofdstuk 3 en Appendix C.

kering is verschillend: in Amerika is deze nog maar nauwelijks tot ontwikkeling gekomen; bij ons is het een fraai gebouw, dat ik in hoofdstuk II mocht schetsen. De politieke situatie is onvergelykbaar: in de wetgevende lichamen van de deelstaten, die in deze materie te beslissen hebben, spelen meer behoudende elementen, die dikwijls sterk onder invloed staan van bepaalde pressiegroepen, vaak een overheersende rol⁷. Al deze factoren leiden ertoe, dat we de grootste voorzichtigheid moeten betrachten met datgene wat uit Amerika naar ons overkomt en dat we Amerikaanse plannen zeker niet klakkeloos mogen overnemen.

Wat is uit de Amerikaanse literatuur voor ons het belangrijkste? Naar mijn mening zijn het de argumenten, die tegen het bestaande aansprakelijkheidsregime zijn aangevoerd, de plannen voor een nieuw regime en de onderzoeken „in het veld” naar de bestaande situatie. Met de argumenten heb ik in het vorige hoofdstuk mijn voordeel gedaan; de plannen komen – behoudens een zeer korte opmerking – in het volgende hoofdstuk ter sprake; over de onderzoeken zeg ik hieronder iets meer.

Er zijn in Amerika tenminste negen plannen voor een verkeersverzekering gelanceerd⁸, plannen, die in hoofdzaken dikwijls met elkaar overeenstemmen, maar die in uitwerking onderling vrij sterk verschillen; plannen voorts, die tot dusverre nog nergens in de Verenigde Staten gerealiseerd zijn.

Het belangrijkste van al deze plannen is ongetwijfeld de „Basic Protection Insurance” van Keeton en O’Connell, nu dit plan het meest recente is en voorts het enige, dat volledig uitgewerkt is in een afgerond ontwerp van wet en nu het bovendien niet helemaal uitgesloten is, dat het binnen afzienbare tijd in een of meer van de Amerikaanse staten zal worden ingevoerd⁹. Ik heb de voornaamste punten van

⁷ Ik ontleen dit aan een college, dat in mei 1964 door A. Ehrenzweig, hoogleraar te Berkeley, te Utrecht werd gegeven en aan een persoonlijk gesprek met M. Rosenberg, hoogleraar aan de Columbia-universiteit. Zie voorts het gemakelijke stuk bij Prosser, blz. 590 over de oppositie; vergelijk ook hetgeen Keeton (blz. 105 en 233) schrijft over de verzekeraars als uiterst machtige groep van lobby-isten.

⁸ Een nauwkeurige beschrijving van al deze plannen is te vinden bij Keeton, Hoofdstuk IV; zie ook het schema in Appendix B.

⁹ Volgens een bericht in Time van 25 maart 1966 staat de wet-

dit plan, zoals deze door Keeton en O'Connell zelf worden samengevat, als bijlage van dit preadvies doen opnemen, terwijl ik in het volgende hoofdstuk wat meer aandacht aan het plan zal besteden. Thans moge ik opmerken, dat ik de grootste bewondering koester voor de omvangrijke en uiterst gedegen arbeid, die hier verricht is, hetgeen uiteraard niet uitsluit, dat ik het met de aan het plan ten grondslag liggende gedachten oneens ben.

Zoals bekend is werkt er sinds 1946 een verkeersverzekering in de Canadese provincie met de alleen voor geoefenden uit te spreken naam Saskatchewan. Aan die verzekering zal ik in het volgende hoofdstuk uitvoeriger aandacht besteden, zodat ik thans met een verwijzing kan volstaan ¹⁰.

Ik zei hierboven, dat ook het Amerikaanse veldonderzoek belangwekkend is. Ik denk dan aan onderzoeken naar de functionering van schadevergoedingssystemen in de praktijk, waarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken – met name interviews en de statistische bewerking daarvan –, die de moderne sociale wetenschappen te bieden hebben. Baanbrekend is hier geweest de indrukwekkende, in 1932 gepubliceerde studie van een research-groep van de Columbia universiteit, die berustte op bijna negenduisend interviews van verkeersslachtoffers ¹¹. Uit de latere jaren valt – afgezien van kleinere studies ¹² – vooral te wijzen

gever in sommige staten niet onwelwillend tegenover het plan. Een persoonlijke mededeling aan mij van M. Rosenberg (zomer 1966) wijst in dezelfde richting. Ook Keeton zelf schijnt niet pessimistisch te zijn; zie Hoofdstuk X van zijn boek. Vergelijk echter ook Blum en Kalven, blz. 75: „The experience of the past thirty years following the first announcement of the Columbia plan suggests that resistance to this sort of a plan is strong indeed; and no study is needed to demonstrate that there is a remarkably great gap between the enthusiasm of the majority of academic specialists for a plan and the negative reaction of state legislatures and public officials”.

¹⁰ Zie no. 38.

¹¹ Report by the Committee to Study Compensation for Automobile Accidents to the Columbia University Council for Research in the Social Sciences, Philadelphia 1932.

¹² Een opsomming van deze studies is te vinden bij Conard blz. 152 e.v. Zie ook Keeton blz. 39 e.v. De meest bekende is die van C. Morris en J. C. N. Paul, The financial impact of automobile accidents, University of Pennsylvania Law Review, 110 (1962), blz. 913 e.v.

op het grote, gedegen en inspirerende onderzoek van Conard en de zijnen, waarvan de resultaten in 1964 zijn gepubliceerd¹³. Helaas is het hier niet de plaats om nader op dit onderzoek in te gaan, zodat ik de belangstellende lezer naar het boek van Conard moet verwijzen. Laat ik volstaan met te vermelden, dat Conard's team omstreeks 1960 bijna drie duizend verkeersslachtoffers uit de staat Michigan met een niet al te diepgaande schriftelijke questionnaire heeft benaderd om vervolgens ongeveer vijfhonderd ernstig getroffen slachtoffers mondeling te ondervragen met behulp van een omvangrijk vragenformulier, terwijl verdere gegevens werden verkregen door advocaten, individuele gedaagden en ziekenhuizen te interviewen.

Al ben ik door dit soort onderzoekingen in hoge mate geboeid, toch heb ik van de resultaten in dit preadvies maar op zeer bescheiden schaal gebruik kunnen maken. Zoals ik al gezegd heb, is de Amerikaanse situatie zo verschillend van de onze, dat de uiterste voorzichtigheid geboden is bij het transporteren van de aldaar verkregen uitkomsten. Maar ik koester de hoop om in navolging van de Amerikaanse onderzoekingen ook in ons land zo'n onderzoek te kunnen uitvoeren. De opzet en methode van onderzoek zullen dan niet veel behoeven te verschillen van het Amerikaanse voorbeeld!

36. *Andere landen*

In de Europese landen is men nu ongeveer in het stadium waarin men in Amerika in de jaren dertig was, echter met dit belangrijk verschil, dat een studie als die van de Columbia-universiteit hier ontbreekt. Dit stadium zou men aldus kunnen karakteriseren, dat de literatuur zich voor het probleem begint te interesseren en dat de eerste blauwdrukken van hervormingsplannen het licht zien. Wij hebben in Europa dus nog een aanzienlijke achterstand op Amerika, maar gezien de alom snel groeiende belangstelling voor onze pro-

¹³ Zie het boek van Conard en de zijnen. Conard's persoonlijke opvattingen omtrent de ontwikkeling van het aansprakelijkheidsrecht, die in het boek niet tot uitdrukking komen, kan men leren kennen uit zijn in noot 3 genoemde opstellen. Hij voelt niets voor de plannen voor een verkeersverzekering. Hij wil de voorzieningen aan de kant van de slachtoffers en met name de sociale verzekering sterk uitbreiden en daarnaast de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad als „backstop” laten bestaan.

blematiek en het eveneens snel groeiende autobezit zal het mij allerm minst verbazen, als wij deze achterstand snel zullen inlopen.

Intussen brengt deze stand van zaken mede, dat de rechtsvergelijkende gegevens uit Europese landen – evenals trouwens die uit andere landen buiten Noord-Amerika – voor ons niet zo belangwekkend zijn: men heeft in die landen nauwelijks meer over de problematiek nagedacht dan wij. Hieruit vloeit weer voort, dat ik mijn overzicht over deze gegevens kort kan houden.

Het meest spectaculair is stellig de ontwikkeling in *Frankrijk*. Gelijk bekend heeft André Tunc, hoogleraar te Parijs, eminent jurist en – gezien zijn bewerking van Mazeaud's *Responsabilité civile*¹⁴ – groot kenner van het aansprakelijkheidsrecht, een voorontwerp opgesteld¹⁵. Dit ontwerp, dat als bijlage bij dit preadvies is gevoegd, heeft sterk de aandacht getrokken, maar het heeft – uiteraard, zou ik haast zeggen – ook veel oppositie uitgelokt¹⁶. Tunc is op congressen¹⁷ en in een reeks tijdschriftartikelen¹⁸ als een warm en

¹⁴ Henri en Léon Mazeaud, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, zesde druk, bewerkt door André Tunc (Parijs, 1966).

¹⁵ Er zijn verschillende versies geweest. Ik baseer me op het plan, zoals het is opgenomen in Tunc's boekje *La sécurité routière*.

¹⁶ Zie het in de volgende noten geciteerde, alsmede de in noot 21 aangehaalde Belgische literatuur. Zie voor ons land L. E. H. Rutten, VR 1966, blz. 1 e.v., B. van Marwijk Kooy, VR 1966, blz. 73 e.v. en R. J. G. Wessels, VR 1966, blz. 173 e.v.

¹⁷ Te weten de vergadering van de Franse Advocatenvereniging, gehouden te Nice in juni 1965 (verslag in de *Gazette du Palais* nos. 258-260, 15-17 sept. 1965), een in januari 1966 aan de Vrije Universiteit van Brussel gehouden colloquium (verslag in de *Journal des Tribunaux* no. 4534), alsmede een door de universiteit van Tokyo in 1965 georganiseerd seminarium.

¹⁸ Noot bij Cass. civ. 10 april en 23 oktober 1964, *Dalloz Hebdomadaire* 1965, blz. 169; *Pour une loi de sécurité routière*, *Revue de droit contemporain* 1966, blz. 63 e.v.; *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, *Journal des Tribunaux* 21 mei 1966 no. 4533; *Traffic accident compensation in France; the present law and a controversial proposal*, *Harvard Law Review* mei 1966; *Regards sur la jurisprudence en matière de responsabilité délictuelle*, *Jurisclasser périodique*; la semaine juridique 40e jrg. no. 27 (juli 1966); boekbespreking van Conard in *Revue internationale de droit comparé* 1966, blz. 280 e.v.; *Le projet de loi sur les accidents de la circulation* des prof. Keeton et O'Connell, *Revue internationale de droit comparé* 1966, blz. 439 e.v. en tusslotte een bijdrage in *Revue trimestrielle de droit civil* 1967, blz. 82 e.v.

welsprekend pleitbezorger van zijn ideeën opgetreden, terwijl hij kort geleden zijn visie heeft samengevat in een klein en prettig leesbaar boekje¹⁹. Maar ondanks al deze activiteiten blijft het, mede gezien de gerezen oppositie, uiterst twijfelachtig of Tunc's plan ooit gerealiseerd zal worden. Het plan komt hierna in hoofdstuk V uitvoerig ter sprake, zodat ik er hier niet op in behoef te gaan. Hier moet mij echter één opmerking van het hart. Bij al het fanfaregeschal rondom dit alles moeten wij niet vergeten, dat dit – naar mijn mening niet zo sterke – plan allerm minst origineel is, dat het zeer vele elementen bevat, die ook al in de oudere Amerikaanse plannen zijn terug te vinden. Een verwijt aan Tunc is hierin natuurlijk niet gelegen; ik vraag mij alleen af waarom hij niet wat nadrukkelijker op de Amerikaanse voorbeelden heeft gewezen. Is het ondeugend te veronderstellen, dat hij dit niet gedaan heeft, omdat Amerikaanse voorbeelden in Frankrijk niet inspirerend plegen te werken²⁰?

De ontwikkeling in België sluit, zoals zo vaak, nauw aan bij die in Frankrijk: er is druk – naar het schijnt: haast drukker dan in Frankrijk – gediscussieerd over het plan-Tunc²¹. En de discussie gaat verder: de Vlaamse juristen-

¹⁹ La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation, Parijs 1966, hier verkort geciteerd als Tunc.

²⁰ Tunc's werk neemt zo'n vooraanstaande plaats in, dat ik bijna vergeet de verdere Franse literatuur te citeren: Ch. Blaevoet, Nouvelle orientation de notre système de responsabilité civile, Recueil Dalloz Sirey 30 (1966), Chronique, blz. 113, G. Marty, La responsabilité en question, Revue de droit contemporain 1966, blz. 79 e.v., B. Starck, Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation, Revue trimestrielle de droit civil 1966, blz. 635-685, R. Savatier, Comment repenser la conception française actuelle de la responsabilité civile, D. Chr. 1966, blz. 149-156 en dezelfde, Sécurité routière et responsabilité civile: A propos du „projet Tunc”, D. Chr., blz. 1-12 (welke auteurs zich allen zeer kritisch opstellen tegenover de plannen van Tunc). Zie voorts de door P. J. Swart VR 1967, blz. 31 genoemde literatuur en – meer beschouwend – R. Savatier, Les métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui, 1e série Panorama des mutations (Parijs 1964).

²¹ R. Kruithof, Rechtskundig Weekblad 1965, blz. 1994 e.v., R. O. Dalcq, Journal des Tribunaux no 4500, J. L. Dierckx de Casterlé, Journal des Tribunaux no 4504, alsmede het in noot 17 genoemde verslag van het Brusselse colloquium. Zie voorts S. David-Constant, L'influence de la Sécurité sociale sur la responsabilité civile in Mélanges offerts à René Savatier (Parijs 1965), blz. 235 e.v.

vereniging heeft het onderwerp op haar agenda voor 1967 gezet ²².

In *Engeland* en *Duitsland* schijnt nog niet hard gedacht te worden over radicale wijzigingen in het bestaande aansprakelijkheidsregime ^{23 24}. In *Zwitserland* is kort geleden een proefschrift over ons onderwerp verschenen ²⁵.

In de *Scandinavische landen* wordt al vrij lang over de verhouding van verzekering en aansprakelijkheidsrecht nagedacht ²⁶. Een enkele schrijver heeft aldaar voor persoonlijke schade eenzelfde ontwikkeling bepleit als door mij wordt voorgestaan ²⁷. Maar plannen voor de invoering van een verkeersverzekering in enigerlei vorm zijn er bij mijn weten niet ²⁸.

Ook buiten Europa en Amerika gaat men over onze problematiek nadenken, tenminste als de motorisering ver genoeg is voortgeschreden. Ik wijs op landen als *Japan* ²⁹, *Is-*

²² De preadviezen van L. Schuermans en G. Claus zijn opgenomen in Rechtskundig weekblad 1966/1967, blz. 1354 e.v.

²³ Zie voor Engeland Lord Parker of Waddington, Compensation for accidents on the road (overdruk uit Current Legal Problems 1965) blz. 11: „I think it is rather lamentable that from 1932 onwards there has been a growing interest overseas in this subject and there has been a considerable amount of literature published, and yet we have given but little attention to it”. Vergelijk ook H. Street bij Conard, blz. 437: „It would be wrong to assume from this that there is no problem in England; it simply has not been faced”. Zie ook de door P. J. Swart, VR 1967, blz. 31 genoemde literatuur.

²⁴ H. Bernstein, die bij Conard, blz. 468 e.v. een overzicht van het Duitse recht geeft, meldt niets over hervormingsplannen. Zie ook de door P. J. Swart, VR 1967, blz. 31 genoemde literatuur.

²⁵ G. Bosonnet, *Hafpflicht oder Unfallversicherung? Ersatz der Hafpflicht des Motorfahrzeughalters durch eine generelle Unfallversicherung der Verkehrsoffer*, Zürcher Beiträge zur Rechtswissenschaft, Neue Folge, Heft 256 (1965). Dit proefschrift is enigszins teleurstellend, omdat de moderne Amerikaanse literatuur niet verwerkt is.

²⁶ Zie bv. reeds H. Ussing, The Scandinavian law of torts – The impact of insurance on tort law, American Journal of Comparative Law 1952, blz. 359 e.v.

²⁷ Zie behalve Ussing I. Strahl, Tort liability and insurance, Scandinavian Studies in Law 1959, blz. 199 e.v., in het bijzonder blz. 218-225.

²⁸ Zie omtrent het Zweedse recht J. Hellner, Tort liability and liability insurance, Scandinavian Studies in Law 1962, blz. 129 e.v. (ook afzonderlijk verschenen in de serie Acta Juridica Stockholmien-sia no. 16) en J. Hellner bij Conard, blz. 438 e.v.

²⁹ Zie het in noot 17 genoemde seminarium.

*raël*³⁰, *Nieuw-Zeeland*³¹ en *Australië*³².

Tenslotte teken ik aan, dat ook in internationaal verband de discussie op gang begint te komen. De Raad van Europa heeft kort geleden – merkwaardigerwijze op instigatie van Ierland – een werkgroep ingesteld om de problemen die ons hier bezighouden, te bestuderen; het te Rome zetelende Instituut international pout l'unification du droit privé (Unidroit) heeft ook belangstelling³³. En de Haagse conferentie voor internationaal privaatrecht heeft de aansprakelijkheid voor verkeersongevallen op haar agenda geplaatst³⁴; en al houdt dit lichaam zich met internationaal privaatrecht bezig, toch zal zij onze problematiek niet helemaal kunnen ontwijken. Op deze internationale aspecten kom ik in no. 51 nog terug.

Als ik dit alles overzie, bekruipt mij wel eens de vrees, dat het in de rest van de wereld dezelfde kant uitgaat als in Amerika: ijverige en enthousiaste academici maken plannen, die vervolgens geen gehoor vinden bij de autoriteiten, die het voor het zeggen hebben. Maar wellicht is deze vrees niet gegrond, nu de gehele constellatie – en met name de houding tegenover overheidsingrijpen – in Europa volkomen anders is dan in Amerika.

V DE PLANNEN VOOR EEN VERKEERSVERZEKERING

37 Inleiding

Zoals hiervoor al gebleken is zijn er vele plannen ontworpen om door middel van een gehele of gedeeltelijke afschaffing van de aansprakelijkheid en invoering van een verzekering die los staat van de schuldvraag, te ontkomen

³⁰ Zie Uri Yadin, Outline of an automobile compensation plan for Israel, *American Journal of Comparative Law* 1964, blz. 276.

³¹ Zie de bij Keeton, blz. 197 noot 26 vermelde gegevens.

³² J. Barry, Compensation without litigation, *Australian law journal* 1963/1964, blz. 339 en J. Stone, Social dimensions of law and justice (Stanford, Calif. 1966), blz. 287 e.v.

³³ Persoonlijke mededelingen van W. Sniijders; P. J. Swart, VR 1967, blz. 30 meldt, dat Unidroit zich ook voor de oorlog al met het probleem heeft bezig gehouden.

³⁴ Zie de Slotakte van de Tiende Zitting van de Haagse Conferentie, blz. 29, letter a.

aan alle bezwaren die er aan het bestaande stelsel kleven¹. Ik duid deze verzekering, die hieronder nader uit de verf zal komen, aan met de nieuwe naam verkeersverzekering² om haar aldus te onderscheiden van de bestaande vormen van verzekering.

Er zijn, vooral in de Verenigde Staten, vele plannen voor zo'n verkeersverzekering gelanceerd. Die kan ik natuurlijk niet allemaal bespreken³; nodig is dat trouwens ook niet, nu zij veelal uitgaan van hetzelfde grondpatroon. Ik zal uitsluitend aandacht besteden aan de wettelijke regeling in de Canadese provincie Saskatchewan, aan de Basic Protection Insurance van Keeton en O'Connell en aan het ontwerp-Tunc. Ik heb mijn redenen om juist deze drie te kiezen: Saskatchewan is het enige land ter wereld waar een verkeersverzekering werkt. Het plan van Keeton en O'Connell is van de Amerikaanse plannen het meest recente en het meest uitgewerkte; bovendien schijnen er kansen te zijn, dat het gerealiseerd wordt. Het ontwerp-Tunc heeft in ons land zo zeer de aandacht getrokken, dat het niet onbesproken kan blijven.

De ontwerpen van Keeton en O'Connell en van Tunc zijn als bijlagen bij dit preadvies opgenomen. Een afzonderlijke bespreking daarvan is daarom niet nodig. De wettelijke regeling van Saskatchewan is te lang om als bijlage op te nemen; daarom besteed ik daaraan wel apart enige aandacht (no. 38). Vervolgens ga ik de drie plannen gezamenlijk aan een nadere beschouwing onderwerpen (nos 39 en 40). Daarna zet ik mijn voornaamste bezwaren uiteen (nos 41 - 45), hetgeen in no 46 tot de conclusie voert, dat deze plannen voor ons land onaanvaardbaar zijn.

38 Saskatchewan

De in Saskatchewan geldende wet, die lang - meer dan 70 pagina's! - en ingewikkeld is en die sinds 1946 al

¹ Zie omtrent die bezwaren hoofdstuk III.

² Tunc spreekt hier treffend van de *sécurité routière*; een vertaling in verkeerszekerheid leek me echter niet aantrekkelijk.

³ Een kritische bespreking van deze plannen is te vinden bij Keeton, hoofdstuk IV.

⁴ De regeling is goeddeels neergelegd in The Automobile Accident Insurance Act, 1963, 12 Eliz. 2, chapter 38 (Saskatchewan) gemendeerd bij 13 Eliz. 2, chapter 51 (Saskatchewan). Gegevens omtrent de wet zijn vooral te vinden bij Keeton, blz. 140 e.v. en Prosser blz. 586 e.v.; ik zal in het navolgende niet steeds naar deze

een aantal malen gewijzigd is, bevat in grote trekken de navolgende regeling⁴.

Iedere auto-cigenaar of bestuurder is verplicht zich te verzekeren bij een staatsverzekeringsmaatschappij (Saskatchewan Government Insurance Office); het schrikbeeld van de verzekeringsmaatschappijen over de hele wereld is hier derhalve werkelijk geworden⁵. Een polis krijgt men niet, want de „verzekeringsvoorwaarden” zijn in de wet vastgelegd en in rij- of kentekenbewijs heeft men een bewijsstuk. Als er een ongeval plaats vindt, vergoedt deze maatschappij geheel los van de schuldvraag de schade aan de slachtoffers, onverschillig of dat nu is een – wellicht schuldige – bestuurder⁶, een inzittende of een voetganger.

De schade wordt echter lang niet volledig vergoed. Wat de zaakschade betreft dekt de verzekering uitsluitend de schade bestaande in de verminderde waarde van het voertuig⁷ en dat nog met een franchise van \$ 200. Voor persoonlijke schade krijgt men gefixeerde bedragen, enigszins in de trant van onze sociale verzekeringen. Zo krijgt men in geval van tijdelijke volledige werkonbekwaamheid \$ 25 per week gedurende ten hoogste twee jaar. Daarnaast kan men in geval van blijvende werkonbekwaamheid aanspraak maken op een uitkering ineens tot een bedrag van ten hoogste \$ 4000⁸.

Belangrijk is voorts, dat de gewone actie uit onrechtmatige daad, dus met schuldbewijs, gehandhaafd blijft; bij de vaststelling van de schadevergoeding moet datgene wat eiser op grond van de verkeersverzekering heeft ontvangen, in mindering worden gebracht. Tegen deze aanspra-

bronnen verwijzen. De regeling is geïnspireerd op een plan, dat in 1932 gelanceerd werd door de in no. 35 genoemde studiegroep van de Columbia-universiteit.

⁴ Is het nodig om – op gezag van J. Schuermans – te vermelden, dat deze regeling door een socialistische regering werd tot stand gebracht? Overigens beleeft de staat niet alleen maar plezier aan een dergelijke regeling: de maatschappij heeft jaarlijks een vrij groot deficit, dat uit de algemene middelen wordt aangezuiverd.

⁵ De bestuurder kan geen aanspraak maken op vergoeding, als hij niet verzekerd was, dronken was of als hij een poging tot zelfmoord deed. Voor andere slachtoffers gelden deze uitzonderingen niet.

⁷ Niet alleen de aanrijdingsschade is gedekt, maar ook de schade als gevolg van diefstal, brand of overstroming.

⁸ Als men aanspraak kan maken op uitkeringen op grond van sociale verzekeringswetten, krijgt men geen uitkeringen op grond van de verkeersverzekering.

kelijkheid zijn de autobestuurders en eigenaren verplicht verzekerd bij de hierboven genoemde staatsverzekeringsmaatschappij; de greep van de overheid op de autoverzekeringsbranche is sterk in Saskatchewan! Deze handhaving van de actie uit onrechtmatige daad is belangrijk, omdat de verkeersverzekering daardoor het karakter van een bodemvoorziening voor iedereen krijgt, die de rechten van de slachtoffers onverlet laat⁹.

In Saskatchewan schijnt men vrij algemeen van oordeel te zijn, dat de regeling bevredigend werkt, zeker in vergelijking met de vroeger bestaande toestand waarbij de slachtoffers uitsluitend op de actie uit onrechtmatige daad waren aangewezen¹⁰. Maar zoals wij nog zullen zien, brengt dat allerm minst mede, dat het aanbeveling zou verdienen een dergelijk systeem bij ons in te voeren.

39 Hoofdpunten van de verkeersverzekering (1)

Ik ben nu zo ver, dat ik de plannen voor een verkeersverzekering – en in het bijzonder het plan-Tunc, de Basic Protection Insurance (B.P.I.) van Keeton en O'Connell en de regeling in Saskatchewan – nader in beschouwing kan nemen¹¹. Ik meen dat het beste te kunnen doen door achtereenvolgens aandacht te besteden aan een zestal hoofdpunten¹².

a) De plannen voorzien steeds in een *verplichte verzekering* voor eigenaren en/of bestuurders van motorrijtuigen¹³, zoals nu de WA-verzekering bij ons verplicht is. Dit uitgangspunt behoeft nauwelijks toelichting: als men

⁹ Verhoudingsgewijs schijnt er echter in Saskatchewan sedert invoering van de wet niet zo vaak schadevergoeding op grond van onrechtmatige daad gevraagd te worden; in 1948-1949 werden er 1731 claims ingediend op grond van de verkeersverzekering en 103 op grond van onrechtmatige daad. Voor 1962-1963 waren deze cijfers 5526 en 775. Deze cijfers ontleen ik aan Prosser, blz. 587 en Keeton blz. 147.

¹⁰ Aldus Prosser blz. 587 en Keeton blz. 145.

¹¹ Ik heb in het navolgende niet steeds weer naar de desbetreffende plannen verwezen; de lezer, die de plannen bij de hand heeft, zal zichzelf ook zonder dat kunnen oriënteren.

¹² Een schematische samenvatting is als bijlage bij dit preadvies opgenomen.

¹³ Bij mijn weten omvatten de Amerikaanse plannen niet de verkeersongevallen waarbij geen motorrijtuig is betrokken, dus de aanrijdingen tussen fietsers onderling. In ons land zou dit bepaald een leemte zijn.

eigenaren en bestuurders vrij zou laten zich al dan niet te verzekeren¹⁴, zou de bescherming van de slachtoffers betrekkelijk illusoir worden, zodat het plan veel van zijn waarde zou verliezen.

b) Het kernpunt van de plannen is steeds hierin gelegen, dat het *schuldbegrip* als basis voor een aanspraak op schadevergoeding wordt losgelaten: bestuurders en andere slachtoffers krijgen allemaal¹⁵ vergoeding, onafhankelijk van de vraag wie schuld had aan het ongeval. Dit is volkomen begrijpelijk: zoals wij gezien hebben¹⁶ zijn aan de hantering van het schuldbegrip bij verkeersongevallen grote theoretische en praktische bezwaren verbonden; de plannen voor een verkeersverzekering zijn juist ontworpen om die bezwaren te ondervangen.

c) In de *opzet van de verkeersverzekering* bestaan er tussen de verschillende plannen fundamentele verschillen: In Saskatchewan bestaat er voor alle automobilisten maar één verzekeraar, die de uitkeringen aan alle slachtoffers verzorgt: de Saskatchewan Government Insurance Office. In de plannen van Tunc en Keeton sluit iedere automobilist een verzekering bij de maatschappij zijner keuze. De automobiëlverzekering blijft in handen van private verzekeringsmaatschappijen, die onderling met elkaar concurreren. In dit systeem is wel duidelijk, wie de schade van bestuurder, inzittenden en derden moet vergoeden, als er één motorvoertuig bij het ongeval is betrokken, maar als er meer voertuigen in het spel zijn, rijst de vraag wiens verzekeraar de schade moet vergoeden. Men heeft voor dit probleem verschillende slimme, maar niet steeds even eenvoudige oplossingen bedacht¹⁷, waarop ik hier niet nader behoef in te gaan.

¹⁴ Keeton, blz. 286 e.v., die rekening moest houden met de in Amerika bestaande weerstanden tegen verplichte verzekeringen, opert ook alternatieve mogelijkheden, waarbij er een indirecte dwang tot verzekering zou zijn (bv. door middel van extra-belastingheffing van degenen die zich niet verzekerd hebben). Zelf is hij hier echter niet bijster enthousiast voor.

¹⁵ Uiteraard wordt er als regel een uitzondering gemaakt voor die slachtoffers, die zichzelf opzettelijk schade hebben toegebracht, alsmede voor daaraan verwante gevallen. Zie o.m. ontwerp Tunc artt. 10, 12, en 13, ontwerp Keeton, punt 4 en no. 38 noot 6.

¹⁶ Nos 19 e.v.

¹⁷ Zie ontwerp-Tunc artt. 3 en 6 en Tunc, *Sécurité routière* nos 45 e.v., ontwerp-Keeton punt 18.

d) Essentieel is ook *welke schade* door de verkeersverzekering gedekt wordt; hierdoor wordt immers de betekenis van de verzekering voor de slachtoffers grotendeels bepaald. Theoretisch kan men zich hier een hele scala van mogelijkheden denken met als uitersten aan de ene kant volledige schadevergoeding en aan de andere kant een zeer beperkte vergoeding van één bepaalde schadefactor¹⁸. Praktisch is de volledige schadevergoeding gezien de daaraan verbonden kosten moeilijk te realiseren¹⁹ en is het andere uiterste ook niet aantrekkelijk, zodat de plannen zich tussen beide uitersten moeten bewegen. Onderling vertonen zij daarbij vrij grote verschillen:

1. *Soort schade*. Vergoeding van ideële schade wordt steeds uitgesloten; persoonlijk schade is steeds — binnen zekere, vaak vrij enge grenzen — gedekt. Het plan van Keeton voorziet niet in de vergoeding van zaakschade²⁰, het plan-Tunc en de regeling in Saskatchewan wel, zij het dan ook met bepaalde beperkingen²¹.

2. *Omvang van de schade*. Keeton's Basic Protection Insurance stelt hier, zoals de naam al aangeeft, een principiële beperking: de verzekering dekt alleen de persoonlijke vermogensschade tot \$10,000: daarbuiten blijven de slachtoffers aangewezen op de gewone actie uit onrechtmatige daad²². Deze compromis-oplossing is vermoedelijk vooral gekozen om de haalbaarheid te vergroten²³, maar aan haar

¹⁸ Zie voor de mogelijke inbreuken op de regel der volledige schadevergoeding mijn proefschrift *Schadevergoeding bij onrechtmatige daad* (Utrecht 1965), nos 84 e.v.

¹⁹ Intussen schijnt ten onzent A. J. C. Wessels, VR 1966, blz. 174 e.v. in die richting te denken.

²⁰ Punt 8.

²¹ Zie het ontwerp-Tunc art. 9; evenals de regeling in Saskatchewan wil hij uitsluitend de schade, bestaande in de vermindering van de verkoopwaarde van de auto- en die dan nog met een bepaalde franchise — in aanmerking nemen.

²² Zie punt 3. Keeton's plan is intussen ook voor de ideële schade van belang, omdat het de regel bevat, dat ideële schade onder de \$ 5000 niet voor vergoeding in aanmerking komt.

²³ Keeton is dit zich heel goed bewust. Zie bv. deze passage in het slothoofdstuk (blz. 515): „In this book, and in the study on which it is based, we have attempted to develop a proposal that is both sound in principle and potentially acceptable politically — a proposal that has the capabilities not only of working well if enacted but also of attracting wide support for enactment, at least among those who are willing to approach the problem without an overpowering commitment to the status quo.”

kleeft onder meer het nadeel, dat juist de ernstig getroffen slachtoffers – die ook de ernstige problemen geven – goeddeels op de actie uit onrechtmatige daad blijven aangewezen²⁴.

Het ontwerp-Tunc kent geen maximum-schadevergoeding²⁵; de regeling in Saskatchewan wel²⁶, maar daar blijft de actie uit onrechtmatige daad dan ook bestaan.

De plannen omvatten doorgaans ook regelingen omtrent franchises, fixatie van bepaalde onderdelen van de schade, de vaststelling van de graad van werkonbekwaamheid en de wijze van uitbetaling der vergoeding (kapitaal of rente), maar daarop kan ik niet nader ingaan.

40. Hoofdpunten van de verkeersverzekering (2)

e) Na alles wat ik in hoofdstuk II gezegd heb, zal duidelijk zijn, dat de *voorzieningen aan de kant van het slachtoffer* in onze problematiek een centrale plaats innemen. Helaas zijn echter de plannenmakers over de plaats van deze voorzieningen betrekkelijk kort. Keeton wil in het algemeen datgene wat het slachtoffer op grond van voorzieningen aan zijn kant ontvangt, in mindering brengen op de uitkeringen op grond van de Basic Protection Insurance²⁷; deze krijgt daardoor een zeker subsidiair karakter. In Saskatchewan schijnt iets dergelijks te gelden²⁸. Tunc, die alleen – kort – aandacht besteedt aan de sociale verzekering, wil juist de omgekeerde weg volgen²⁹: de uitkeringen op grond van de *securité routière* zullen in mindering wor-

²⁴ In dat licht bezien behoeft het niet te verbazen, dat ook het spiegelbeeld van Keeton's stelsel verdedigd is: in het plan van Morris en Paul, dat beschreven wordt door Keeton blz. 180 e.v., wordt voorgesteld om een fonds te stichten teneinde daaruit de persoonlijke schade, die \$ 800 te boven gaat, te vergoeden.

²⁵ Tunc wil echter de inkomensschade van degenen die een hoog inkomen hadden, niet volledig vergoeden; zie art. 7 van zijn ontwerp en no. 48 van zijn boek. Bovendien zal de schadevergoeding, die aan de bestuurders wordt uitbetaald, als regel afhankelijk zijn van het inkomen, dat zij zelf aan hun verzekeraar opgeven. De bestuurders sluiten dus voor zich zelf een soort ongevallenverzekering. Zie art. 6 van het ontwerp-Tunc en no. 61 van het boek.

²⁶ Zie no. 38.

²⁷ Zie Keeton punt 6. Begrijpelijkerwijze maakt hij een uitzondering voor giften, onderhoudsuitkeringen en levensverzekeringsuitkeringen; zie art. 1.10 van zijn wetsontwerp.

²⁸ Zie no 38, noot 8.

²⁹ Art. 11 van zijn ontwerp; zie ook no. 57 van zijn boekje la sé-

den gebracht op de *sécurité sociale*.

Veel belangrijker dan dit samenloopsprobleem is de vraag of de ver voortgeschreden ontwikkeling van de sociale verzekering de verkeersverzekering niet overbodig heeft gemaakt. Naar mijn mening is dat inderdaad het geval, maar ik zal dat niet hier, maar in no 43 uiteenzetten.

f) Tenslotte de — eveneens belangrijke vraag, wat er met de actie uit onrechtmatige daad gebeurt. De betekenis die de plannen aan de actie uit onrechtmatige daad toekennen, is omgekeerd evenredig met de omvang van de vergoeding, waarin het plan zelf voorziet³⁰: Tunc, die de verkeersverzekering vrij veel schade wil laten dekken, wil de actie uit onrechtmatige daad op het terrein van het wegverkeer afschaffen³¹; het plan van Keeton en de regeling in Saskatchewan, waarbij de verkeersverzekering een veel kleiner deel van de schade omvat, laten de actie uit onrechtmatige daad in stand, voorzover zij betrekking heeft op niet door de verkeersverzekering gedekte schade³².

Zie hier de hoofdlijnen van de plannen van Tunc, Keeton en Saskatchewan. Allerlei belangrijke en minder belangrijke details, zoals regelingen omtrent de preventie van verkeersongevallen, gestolen auto's, de vaststelling van de schade, advocatenkosten, de bevoegde rechter, de procedure en „interstatelijke” problemen moest ik korthedshalve buiten beschouwing laten. Een schema van deze hoofdpunten, dat als het ware de hoofdlijnen bevat en dat dus van een zekere oppervlakkigheid niet is vrij te pleiten, heb ik als bijlage³³ doen afdrukken teneinde een snelle orientatie, die voor de bezoekers van de vergaderingen der Nederlandse Juristenvereniging altijd zo belangrijk is, te vergemakkelijken³⁴.

curité sociale, waar hij vermeldt, dat juist op dit punt in Frankrijk grote controversen bestaan.

³⁰ Zie daaromtrent no 39.

³¹ Art. 15 van het ontwerp-Tunc.

³² Zie Keeton punt 3 en omtrent de situatie in Saskatchewan no 38. De technische-juridische uitwerking is in beide stelsels enigszins verschillend, maar dat kan ik hier verder laten rusten. Een belangrijk praktisch verschil is, dat Keeton een actie tot vergoeding van ideële schade, voor zover deze \$ 5000 niet te boven gaat, wil uitsluiten, hoewel deze schade niet door zijn verkeersverzekering gedekt is.

³³ Zie blz. 145.

³⁴ Uitvoeriger schema's — waarin ook andere plannen zijn opgenomen — zijn te vinden bij Keeton, Appendix B.

Men kan een snelle orientatie wellicht ook bevorderen door de verschillende stelsels met betrekking tot de persoonlijke schade, bezien vanuit de gezichtshoek van de slachtoffers, in formules te vatten, waarbij uiteraard te bedenken valt, dat eenvoudige formules — en ingewikkelde formules kan men aan juristen niet presenteren — de gecompliceerde werkelijkheid maar zeer ten dele kunnen weergeven. Ik kom dan tot het navolgende beeld ³⁵:

Thans geldend stelsel	: e.v. + o.d.
Tunc	: e.v. + v.v.; geen o.d.
Saskatchewan	: e.v. + v.v. + o.d.
Keeton	: e.v. + v.v. + (ten dele) o.d.
Door mij hierna bepleit stelsel:	e.v.; geen v.v.; geen o.d.

41. Deze plannen onaanvaardbaar

Wat moeten wij denken van de plannen van Tunc, van Keeton en O'Connell en van de regeling in Saskatchewan? Moeten wij in overweging nemen een dergelijke stelsel in ons land in te voeren? Laat ik maar meteen antwoorden: deze plannen zijn naar mijn mening onaanvaardbaar; zij komen niet voor invoering in ons land in aanmerking; de vraag of zij elders een betere ontvangst verdienen, kan ik laten rusten.

Ik kom niet tot dit afwijzende oordeel, omdat de plannen de schuld als basis loslaten — of meer algemeen gezegd — omdat zij de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad loslaten, want daar ben ook ik een voorstander van. Conservatisme is bepaald niet mijn drijfveer ³⁶. Evenmin verwerp ik de plannen, omdat zij ongunstig zouden werken op de ongevalspreventie, want zij zullen de preventie even goed — en misschien zelfs beter — kunnen dienen dan het bestaande systeem. Ook zijn mijn bezwaren niet gelegen in de uitwerking op allerlei belangrijke en minder belangrijke detailpunten, want daar kan men misschien verbeter-

³⁵ E.v.: eigen voorzieningen aan de kant van het slachtoffer, zoals beschreven in hoofdstuk II; o.d.: onrechtmatige daad; v.v.: verkeersverzekering.

³⁶ Overwegingen van behoudende aard — die daarom overigens allerminst verwerpelijk behoeven te zijn — bepalen wel het afwijzende standpunt van velen die zich in Frankrijk en België met het ontwerp-Tunc hebben bezig gehouden; de door mij hierna aangevoerde argumenten worden daar niet of nauwelijks naar voren gebracht. Zie hieromtrent de in no 36 geciteerde literatuur.

ringen aanbrengen. Neen, het zijn een aantal bezwaren van fundamentele aard, die deze plannen voor mij onaanvaardbaar maken.

Zie ik goed, dan zijn deze bezwaren grotendeels terug te voeren op één gemeenschappelijke wortel. De ontwerpers van deze plannen hebben de gebreken gezien die aan het bestaande systeem kleven; zij hebben die gebreken willen verhelpen, maar zij hebben zich daarbij – bewust of onbewust en om welke redenen dan ook – niet genoeg losgemaakt van dat systeem. Zij hebben niet voldoende onderkend, dat de zeer ingrijpende veranderingen in onze maatschappij – met name de ontzagwekkende ontwikkeling van de sociale verzekeringen en de overige voorzieningen aan de kant van het slachtoffer – een radicalere oplossing vragen en dat vasthouden aan het oude hier wel tot halfslachtigheid leiden moet.

Ik zal nu in de volgende paragrafen mijn voornaamste bezwaren ontvouwen.

42 Dwangverzekering zaakschade

De verkeersverzekering van Tunc en in Sasketchewan dekt ook zaakschade, met name de schade aan de auto zelf. En de verkeersverzekering is verplicht. Dat betekent, dat het hier om een dwangverzekering voor zaakschade gaat! Zo'n dwangverzekering is ongewenst, omdat wij ons hier typisch op een terrein bevinden, waar het individu zelf verantwoordelijkheid kan en moet dragen: zoals eigenlijk bij ieder zaaksrisico moet men ook hier zelf weten of men dit risico wil verzekeren of niet; en als men het wil verzekeren, kan men dat bij vele voortreffelijke maatschappijen doen. Zo'n dwangverzekering gaat bovendien tegen de wensen van een meerderheid der automobilisten in. Thans heeft twedecrde gedeelte van de automobilisten uitsluitend een WA-verzekering³⁷. Ook als men in aanmerking neemt, dat bij de beslissing van een automobilist om zich niet tegen cascoschade te verzekeren thans mede een rol zal spelen, dat hij soms een ander voor zijn schade aansprakelijk kan stellen, maakt dit cijfer duidelijk, dat een meerderheid van de automobilisten hier bepaald geen verzekering wil. Maar dan moet men haar ook niet onder dwang gaan invoeren!

³⁷ Zie daaromtrent no 16.

Nu kan men dit bezwaar gemakkelijk ondervangen door met Keeton de zaakschade buiten de verkeersverzekering te houden. Maar dan moet men óf wel voor de zaakschade het bestaande stelsel – met alle daaraan verbonden bezwaren! – laten voortbestaan óf wel mijn gedachte ten dele overnemen en zonder meer tot afschaffing van de aansprakelijkheid voor zaakschade overgaan, hetgeen velen ook niet aantrekkelijk zal voorkomen. Kortom, als men de dwangverzekering voor zaakschade verwerpt, is het niet eenvoudig een goed plan voor een verkeersverzekering te bedenken.

43 Verzekering persoonlijke schade niet nodig

En nu de persoonlijke schade. De voorgestelde regelingen hebben veel weg van een sociale verzekering, zoals onze oude ongevallenzekeringswet: ik wijs op het verplichte karakter, het loslaten van het schuldbegrip, de veelal gefixeerde uitkeringen en – soms – de afwikkeling via een overheidsinstelling; Tunc spreekt met opzet over de *sécurité routière* in navolging van de *sécurité sociale*.

Nu is het naar mijn mening volmaakt onnodig en overbodig om een sociale verzekering voor verkeersongevallen op te bouwen in een land als het onze, waar de sociale verzekering op het terrein van ziekte, ziektekosten, invaliditeit en overlijden al tot volle wasdom is gekomen en waar velen zelf al voorzieningen hebben getroffen³⁸. Men doet dan in feite niets anders dan het creëren van voorzieningen op terreinen, waar er allang voorzieningen bestaan en waar zij volkomen bevredigend werken³⁹; men kweekt een doublure die sociaal gezien overbodig is.

Bovendien – en dat acht ik uiterst belangrijk – gaat men op die wijze in tegen de ontwikkeling, die in de moderne sociale verzekering aan de gang is. Daar is men zich immers bij de opbouw van de verzekeringen juist aan het losmaken van de oorzaken die tot het ontstaan van de schade geleid hebben; de nieuwe Ziektewet en de nieuwe Wet op de Arbeidsongeschiktheidsverzekering dekken het risico van arbeidsongeschiktheid onverschillig hoe

³⁸ Zie hieromtrent nos 11 - 15. Juist omdat in Amerika de sociale verzekering nog niet tot ontwikkeling is gekomen, kan invoering van een verkeersverzekering daar meer zin hebben.

³⁹ Vergelijk ook het in noot 46 geciteerde.

het ontstaan is ⁴⁰. De verkeersverzekering, die ook een soort sociale verzekering is, is echter uitsluitend bedoeld voor ongevallen, die een bepaalde oorzaak hebben. Zij is daarom niet een moderne, maar een ouderwetse verzekering!

Ik verwacht tegen het in de voorlaatste alinea gestelde de tegenwerping, dat de verkeersverzekering geen doublure is, omdat zij meer dekking biedt dan de sociale verzekering en de eigen voorzieningen: zij omvat immers *alle* verkeersslachtoffers, terwijl de eigen voorzieningen en de sociale verzekeringen, voor zover geen volksverzekering, alleen bepaalde groepen slachtoffers plegen te omvatten; bovendien kan de verkeersverzekering, als zij maar uitgebreid genoeg is, meer schade vergoeden dan de sociale verzekering. Op dit betoog valt feitelijk al veel af te dingen ⁴¹. Maar zelfs als het feitelijk juist zou zijn, zou het aan de kracht van mijn argumentatie geen afbreuk doen: verkeersverzekering en sociale verzekering zullen elkaar, hoe dan ook, voor het grootste deel overlappen, hetgeen betekent dat de verkeersverzekering in zoverre overbodig is ⁴².

En voor zover zij elkaar niet overlappen, voor zover de verkeersverzekering meer te bieden heeft, is het zeer de vraag of er aan een *dwangverzekering* voor dat meerdere behoefte bestaat. Ik kom op deze behoefte in no. 58 e.v. terug. Hier merk ik alvast dit op. Onze wetgever heeft in de loop der jaren een fraai stelsel van sociale voorzieningen opgebouwd, een stelsel dat in de naaste toekomst vermoedelijk afgerond zal worden; de wetgever probeert daarbij allen die daaraan behoefte hebben, binnen de werkingssfeer van die voorzieningen te brengen. Is het nu werkelijk nodig om daarnaast automobilisten te dwingen om voor zichzelf en voor anderen nóg een verzekering te sluiten ⁴³? Is het niet

⁴⁰ Zie hieromtrent nos 13 en 15. Ook bij andere wetten — Ziekenfondswet, AWZ, Algemene Bijstandswet — speelt de oorzaak van het ontstaan der schade geen rol.

⁴¹ Enerzijds omvatten de sociale verzekeringen en verdere voorzieningen wel bijna alle slachtoffers en anderzijds zijn de vergoedingen, die in de plannen voor een verkeersverzekering aan de slachtoffers zijn toegedacht, zeer beperkt. Zie over het eerste punt hoofdstuk II en over het laatste punt no 39 (onder d).

⁴² Men kan die overlapping natuurlijk enigszins vermijden door een van de verzekeringen aan aanvullend karakter te geven; zie no 40 (onder e). Maar daarmee voorkomt men niet, dat er in de eerste aanleg een dubbele verzekering was.

⁴³ Het argument spreekt het sterkst voor de automobilisten zelf en

veel beter om ook hier — evenals bij de zaakschade — aan iedereen zelf over te laten of hij voorzieningen wil treffen of niet?

Het vorenstaande krijgt nog meer reliëf, als men zich de toekomstige ontwikkeling tracht voor te stellen. Naar alle waarschijnlijkheid zal binnen één generatie ieder Nederlands gezin over een auto beschikken. Ieder gezin zal dan premie betalen voor een verkeersverzekering, waaruit de verkeersslachtoffers — die gerecruteerd worden uit dezelfde Nederlandse gezinnen — vergoeding van hun persoonlijke schade ontvangen. De premiebetalers en degenen die van de verzekering profiteren zijn dezelfde personen; in de vorm van een verkeersverzekering sluit men eigenlijk een ongevallenverzekering voor zich zelf! Maar, zo vraag ik dan weer, is er naast de verplichte sociale verzekering behoefte aan een dergelijke dwangverzekering? Is het niet eenvoudiger, dat iedereen desgewenst een (verkeers-)ongevallenverzekering voor zichzelf sluit? Dat biedt bovendien het grote voordeel, dat men haar af kan stemmen op de individuele behoeften ⁴⁴.

44 Kosten

Een ander belangrijk bezwaar is gelegen in de kosten. En daarmede bedoel ik dan niet dat de premie voor een verkeersverzekering hoog zou kunnen worden ⁴⁵, maar wel dat de organisatie van een dergelijke verzekering kostbaar is. Hier gelden soortgelijke bezwaren, als ik in nos. 27 e.v. ten aanzien van de bestaande situatie ontwikkelde.

Vermoedelijk zou een verkeersverzekering in ons land uitgevoerd worden door private verzekeringsmaatschappijen; het voorbeeld van Saskatchewan lokt ons niet aan! Nu hebben wij in no 27 gezien, dat bij de Nederlandse schadeverzekeringsmaatschappijen de kosten ongeveer 35 procent

hun gezinsleden, want voor hen is de verkeersverzekering niet anders dan een verplichte ongevallenverzekering. In no 13 — in het bijzonder noot 46 — hebben wij gezien, dat velen, die nu buiten de sociale verzekering vallen, geen behoefte hebben aan een verplichte arbeidsongeschiktheidsverzekering; zouden zij aan een verplichte verkeersverzekering, die hetzelfde dekt, wel behoefte hebben?

⁴⁴ Zie omtrent dit laatste punt verder no. 54.

⁴⁵ Hoe hoog de premie zal worden, staat allerminst vast. Tunc, no 80, verwacht, dat de premies zich in zijn stelsel op het thans bestaande niveau zullen blijven bewegen. Maar ook op dit punt is hij bestreden.

bedragen van de ontvangen premies en meer dan 50 procent van de uitkeringen aan de benadeelden. Het valt niet te verwachten, dat dit percentage bij een verkeersverzekering, die tenslotte ook een schadeverzekering is, opeens veel lager zal liggen. En dit valt te minder te verwachten, nu het in no 29 gesignaleerde verschijnsel van de dubbele verzekeringen zich hier zal blijven voordoen: de verkeersverzekering enerzijds en de sociale verzekering en de verdere voorzieningen aan de kant van het slachtoffer anderzijds zullen elkaar in belangrijke mate overlappen.

Nu zijn die hoge kosten niet zo erg als de mensen vrij zijn zich al dan niet te verzekeren; iedereen moet dan zelf maar weten waar hij zijn geld laat. Maar de verkeersverzekering zal een verplichte verzekering zijn: het autorij-dend publiek – dat wordt meer en meer ieder gezin – wordt gedwongen om deze hoge kosten te maken. En dat dan om een verzekering te krijgen, die goeddeels onnodig en overbodig is!

Daar komt bij, dat de verkeersverzekering wellicht ⁴⁶ ten dele de plaats van de sociale verzekering gaat innemen; een sociale verzekering, die – naar wij in no. 28 gezien hebben – veel goedkoper pleegt te werken dan een private verzekering. Vanuit deze hoek bezien komt het er dus op neer, dat men een goedkoop systeem, dat goed werkt, gaat vervangen door een veel duurder systeem, waarvan het voorhands nog onzeker is, dat het goed zal werken ⁴⁷.

⁴⁶ Ik zeg wellicht, omdat in het plan van Keeton en in Saskatchewan de verkeersverzekering aanvullend is ten opzichte van de sociale verzekering.

⁴⁷ Vergelijk A. F. Conard en J. E. Jacobs, *American Bar Association Journal* 1966, blz. 538: „On the other hand, the compensationists seem to be advocating an outmoded solution when they urge that an automobile compensation system should be created to monopolize the area of automobile accident reparation, crowding out all competitors. In fact, there are at least three kinds of insurance – social, group health and private loss – which are bearing a big part of the reparation load and bearing it more economically than a „compensation“-plan could expect to do. There is not much sense in destroying systems that are working in order to set up a new system which will be less efficient, at its very best, than some of the systems it sets aside.”

Terloops merk ik in dit verband op, dat ik mijn twijfels heb omtrent de goede werking van een privaatrechtelijk georganiseerde verkeersverzekering, juist met betrekking tot de slachtoffers, die het zwaarst getroffen zijn: zal men behoorlijke voorzieningen omtrent de

Neen, alleen al overwegingen omtrent de kosten maken de verkeersverzekering voor mij onverteerbaar.

45 *Discriminatie.*

Een laatste principieel bezwaar tegen de verkeersverzekering is hierin gelegen, dat zij zal leiden tot een discriminatie tussen de verschillende groepen van slachtoffers; de verkeersslachtoffers zullen over het algemeen beter verzorgd zijn dan de slachtoffers van allerlei onheilen, waarvoor geen bijzondere voorziening is getroffen⁴⁸. Deze ongelijke behandeling — die des te meer opvalt, omdat in de moderne sociale verzekering alle slachtoffers steeds meer gelijk behandeld worden⁴⁹ — zou alleen acceptabel zijn, als de verkeersslachtoffers op grond van hun bijzondere positie aanspraak zouden kunnen maken op een bevoorrechte behandeling. Is er sprake van een dergelijke bijzondere positie?

Men voert ter rechtvaardiging van de rechtsongelijkheid aan, dat het verkeer — en in het bijzonder het gemotoriseerde verkeer — zelf de kosten van de extra-voorziening draagt, zodat andere groepen van slachtoffers — die minder draagkrachtige schadeveroorzakers achter zich hebben — zich niet kunnen beklagen. Maar zouden bij invocering van een verkeersverzekering de kosten van deze extra-voorziening inderdaad door het gemotoriseerde verkeer gedragen worden? Die vraag brengt ons op het uiterst netelige terrein van de toerekening der ongevalskosten,

revalidatie kunnen inbouwen? Zal men de uitkeringen welvaartsvast — of in ieder geval: waardevast — kunnen maken?

⁴⁸ Iets over dit argument is onder meer te vinden bij Keeton, blz. 3 e.v. en 232 e.v., Blum en Kalven, blz. 83 e.v. en A. F. Conard, Michigan Law Review 63, blz. 298. Keeton en Conard zijn — anders dan Blum en Kalven — van oordeel, dat bijzondere voorzieningen voor verkeersslachtoffers niet discriminerend werken ten opzichte van andere slachtoffers. Maar men moet niet vergeten, dat voorzieningen ten behoeve van alle slachtoffers in Amerika heel moeilijk te realiseren zijn. Het is dan wellicht beter iets voor de verkeersslachtoffers te doen dan helemaal niets.

⁴⁹ Zie hieromtrent nos 15 en 43. In dit verband is interessant, dat de afschaffing van de verschillende behandeling van degenen die door een bedrijfsongeval en degenen die door een andere oorzaak arbeidsongeschikt geworden zijn, gemotiveerd is met een beroep op het discriminatie-argument, op de onrechtvaardigheid van een niet-gelijke behandeling van beide categorieën. Zie Memorie van Toelichting WAO (Kamerstukken 7171) blz. 1 en 2.

waarover ik hier slechts een enkele opmerking kan maken in aansluiting op het in de nos. 24 en 25 betoogde.

In no. 24 heb ik gezegd, dat het redelijk is, dat de kosten van verkeersongevallen voor een deel — en hier zou ik daaraan willen toevoegen: voor een belangrijk deel — worden toegerekend aan het gemotoriseerde verkeer. Dat brengt mede, dat bij invoering van een verkeersverzekering het gemotoriseerde verkeer niet alleen de kosten van die verzekering, maar ook een belangrijk deel van de verdere ongevalskosten — met name de kosten van de sociale en volks-verzekeringen en de verdere kosten van de gemeenschap, voorzover deze op verkeersongevallen betrekking hebben ⁵⁰ — zal moeten dragen. Daarvan zal, als ik goed zie, vrij weinig terecht komen: de verdere ongevalskosten worden helemaal niet ten laste van het gemotoriseerde verkeer gebracht; zij worden door anderen — in het bijzonder door degenen die de sociale verzekeringen financieren en door de gemeenschap — gedragen ⁵¹. Anders gezegd: het gemotoriseerde verkeer wordt met betrekking tot de ongevalskosten zwaar gesubsidieerd: daardoor is het in staat in de vorm van een verkeersverzekering een extra-voorziening voor de slachtoffers te „dragen”. Speelt men geen verstoppertje met zichzelf, dan zal men moeten erkennen, dat die voorziening in feite niet door dat verkeer, maar door de subsidiërende instanties gedragen wordt ⁵². En dat brengt mede, dat de verkeersverzekering wel degelijk tot een niet te verdedigen rechtsongelijkheid leidt: een bepaalde groep slachtoffers krijgt meer dan andere groepen en zulks niet op kosten van de schadeveroor-

⁵⁰ Zie over die kosten nos 2 en 25.

⁵¹ In het stelsel van Keeton en de regeling in Saskatchewan, waar de verkeersverzekering aanvullend is ten opzichte van de sociale verzekering en de verdere voorzieningen — zie no 40 — is zulks evident. Maar ook in het systeem van Tunc, waarin de sociale verzekering aanvullend is ten opzichte van de verkeersverzekering, zal een zeer belangrijk deel van de ongevalskosten niet ten laste van het gemotoriseerde verkeer komen.

⁵² Hieraan zou men kunnen ontkomen door los van de verkeersverzekering een heffing op het gemotoriseerde verkeer te leggen, die moet dienen om de verdere ongevalskosten aan dat verkeer in rekening te brengen; zie over een dergelijke heffing hierna no. 50. Het komt mij waarschijnlijk voor dat dan de lasten voor het gemotoriseerde verkeer zo hoog zullen worden, dat slechts weinigen enthousiasme zullen kunnen opbrengen voor een extra-voorziening in de vorm van een verkeersverzekering.

zakers, maar – voornamelijk – op kosten van de gemeenschap, die datzelfde aan andere slachtoffers onthoudt.

Men heeft ook andere argumenten aangevoerd ter verdediging van een bevoorrechte behandeling van verkeersslachtoffers; de verkeersslachtoffers zouden alleen al door hun aantal zo'n groot sociaal probleem vormen, dat ingrijpen geboden is. Maar kan de omvang van een groep ooit een argument zijn voor de bevoorrechte behandeling van die groep? Bovendien is het sociale probleem in ons land met al zijn voortreffelijke voorzieningen helemaal niet zo groot. Men zegt ook wel, dat men niet moet nalaten voor een bepaalde groep iets te doen met het argument, dat andere groepen zullen achterblijven⁵³. Die stelling zou wellicht steekhoudend zijn, als het onmogelijk zou zijn om voor alle slachtoffers iets te doen. Maar in ons land is dat niet onmogelijk; men kan de voorzieningen ten behoeve van alle slachtoffers – volkverzekering, bijstand e.d. – nog verder uitbouwen.

De verkeersverzekering zal inderdaad tot een niet te rechtvaardigen rechtsongelijkheid leiden. Dat zal tot neven-effect hebben, dat de wetgever, als hij eenmaal deze stap gezet heeft, moeilijk weerstand zal kunnen bieden aan allerlei andere groepen slachtoffers – zoals slachtoffers van geweldsmisdrijven⁵⁴, van doktersfouten, van ongelukken op scholen, van déconfitures van banken en verzekeringsmaatschappijen en wie al niet meer – die voor een bijzondere voorziening zullen komen pleiten.

En met dit alles worden de bezwaren van een partiele aanpak van het ongevallenprobleem manifest⁵⁵: als men zich concentreert op één bepaalde groep van slachtoffers

⁵³ In Amerika heet dit het „bath tub” argument; waarom wel een voorziening voor het verkeersslachtoffer en niet voor de man die in zijn badkamer uitglijdt?

⁵⁴ In een aantal landen en steden — Nieuw-Zeeland, Engeland, Californië, New York-city — worden sinds kort blijkens een bericht in de Nicuwe Rotterdamse Courant van 31 december 1966 de slachtoffers van geweldsmisdrijven al schadeloos gesteld uit de publieke middelen. Zie hieromtrent ook van J. L. J. Edwards: Compensation to victims of crimes of personal violence, Federal Probation, juni 1966, blz. 3 e.v. en J. Barry, Compensation without litigation, Australian law journal 1963/1964, blz. 339 e.v.

⁵⁵ Vergelijk hierbij no 7. Daar had ik reeds gelegenheid op te merken, dat de bezwaren van een partiele aanpak bij de zaakschade veel minder zwaar tellen dan bij de persoonlijke schade.

en de ogen sluit voor alle andere slachtoffers, kan het ver-
antwoord – of zelfs geboden – schijnen om voor die be-
paalde groep een voorziening in het leven te roepen. Maar
als men de blik verruimt en ook alle andere slachtoffers
in de beschouwing betreft, moet men wel tot de conclusie
komen, dat een dergelijke voorziening – zeker als zij met
gemeenschapsgelden gefinancierd wordt – leidt tot een niet
te rechtvaardigen bevoorrechtiging van één groep boven de
andere groepen ⁵⁶.

46 Conclusie

De verkeersverzekering is, voor zover zij zaakschade
dekt, een onwenselijke dwangverzekering. Voor zover zij
persoonlijke schade dekt, is zij onnodig en overbodig en
gaat zij in tegen de ontwikkeling van de moderne sociale
verzekering. Zij is voorts kostbaar en zij leidt tot een dis-
criminatie ten opzichte van andere slachtoffers.

Zie daar de principiële bezwaren, die ik tegen de plan-
nen voor een verkeersverzekering heb; deze bezwaren ma-
ken die plannen voor mij onaanvaardbaar, nog afgezien
van alles wat men omtrent de uitwerking zou kunnen op-
merken. Daarbij valt te bedenken, dat de „bewijslast” hier
niet op de tegenstanders, maar op de voorstanders rust:
wie invoering van een nieuwe, ingewikkelde ⁵⁷, kostbare ver-
plichte verzekering bepleit, zal de noodzaak daarvan heb-
ben aan te tonen. Na alles wat ik gezegd heb, zal duidelijk
zijn, dat ik die noodzaak allerminst zie. Dat aan het bestaan-
de stelsel grote bezwaren kleven, kan daaraan niet afdoen,
nu die bezwaren ook op een andere manier ondervangen
kunnen worden.

⁵⁶ Mede om die reden heb ik mijn oratie gepleit voor eenzelfde
oplossing voor alle persoonlijke schade.

⁵⁷ Over de eenvoud van de regeling make men zich geen illusies;
de wettelijke regeling in Saskatchewan telt 61 bladzijden. Keeton's
wetsontwerp beslaat in zijn boek 37 bladzijden. Het ontwerp-Tunc is
alleen kort, omdat het niet uitgewerkt is.

VI. MIJN PLAN

47 *Inleiding*

Nu het bestaande regime en de plannen voor een verkeersverzekering in de hoofdstukken III en V gewogen en te licht bevonden zijn, kom ik in dit slothoofdstuk voor de taak te staan een eigen plan te ontwikkelen. De hoofdlijnen van dit plan zijn te vinden in no. 48, de uitwerking op een aantal punten in de nos. 49-51. In de nos. 52-55 worden tien voordelen van dit plan besproken, in de nos. 57-60 een elftal mogelijke bezwaren. In no. 61 besluit ik met een conclusie.

Men zal hier geen complete blauwdruk van mijn plan met een uitgewerkt wetsvoorstel vinden, zoals Keeton en O'Connell dat van het hunne gepresenteerd hebben. Daar zijn verschillende redenen voor: dit preadvies is al te lang en mijn tijd is beperkt; uitwerking wordt pas zinvol, als men het over de hoofdlijnen eens is; uitwerking kan beter in teamverband geschieden. Daar komt bij, dat naar mijn mening de concretisering van mijn – in zijn opzet zeer eenvoudige – plan in een wetsvoorstel geen al te grote moeilijkheden behoeft op te leveren.

Ik spreek in het opschrift hierboven met een zekere fierheid over *mijn* plan. Die fierheid is ten dele misplaatst: al voor mij zijn er auteurs geweest, wier gedachten in dezelfde richting gingen¹; daarnaast staan dan nog de schrijvers, die voorspeld hebben, dat anderen dergelijke gedachten zouden lanceren². Maar deze auteurs hebben hun ge-

¹ Met name H. Ussing, *American Journal of Comparative Law* 1952, blz. 359 e.v. en I. Strahl, *Tort liability and insurance, Scandinavian Studies in Law* 1959, blz. 199 e.v. Zie ook het boek van Blum en Kalven, in het bijzonder blz. 83 e.v. Het is volkomen begrijpelijk, dat er in Amerika overigens nauwelijks in deze richting gedacht wordt: daarvoor is de sociale verzekering aldaar veel te weinig tot ontwikkeling gekomen. R. P. Cleveringa te De Steeg was zo vriendelijk mij erop te wijzen, dat ten onzent reeds in 1929 (NJB 1929, blz. 300 e.v.) door A. van Kleffens is gepleit voor de afschaffing van de aansprakelijkheid in het aanvaringsrecht.

² Zie met name W. Friedmann, geciteerd door P. J. Swart, *VR* 1967, blz. 25. Er valt merkwaardigerwijze ook een uitspraak van Tunc in deze geest te signaleren. Zie *Revue Internationale de Droit Comparé* 1966, blz. 281: „Dans une vue prospective, enfin, on en arrive à se demander si la responsabilité civile gardera une raison d'être en matière d'accidents, à moins que les compagnies d'assurance n'assurent à la victime un meilleur service que la sécurité

dachten nooit helemaal uitgewerkt; om die reden is het wellicht niet helemaal ongerechtvaardigd om over mijn plan te spreken.

48 *Mijn plan*

Ik kan mijn plan in enkele regels aldus samenvatten:

I. De burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor verkeersongevallen wordt afgeschaft.

II. Ter vervanging van de aansprakelijkheid wordt van het verkeer belasting geheven; de opbrengst van die belasting wordt gebruikt voor doeleinden, die verband houden met de verkeersonveiligheid.

Over de grondgedachten waarop dit plan rust behoeft ik hier, na alles wat er in dit preadvies al gezegd is en geliet op datgene wat er in dit hoofdstuk nog volgt, niet veel te zeggen. De aansprakelijkheid moet vervallen, omdat de grondslag waarop zij rust, zwak is en omdat aan de aansprakelijkstelling vele bezwaren kleven (Hoofdstuk III). Er behoeven geen bijzondere voorzieningen – een verkeersverzekering of wat dan ook – voor de benadeelden komen, omdat deze bijna altijd behoorlijke voorzieningen hebben of kunnen hebben³. Op het verkeer moet een bijzondere belasting gelegd worden teneinde te bewerkstelligen, dat de kosten van de verkeersongevallen, voorzover dat redelijk is, ten laste van het verkeer komen⁴.

De beide hoofdregels van mijn plan worden in de volgende nummers nader uitgewerkt. Hier geef ik alvast enige toelichting om het plan iets nader uit de verf te laten komen.

Ad I. Ik bepleit hier de afschaffing van de aansprakelijkheid bij verkeersongevallen zowel ten aanzien van de persoonlijke schade als ten aanzien van de zaakschade. Wat de persoonlijke schade betreft heb ik destijds⁵ gepleit voor afschaffing van de aansprakelijkheid ook bij andere ongevallen dan verkeersongevallen. Ik acht dat pleidooi nog steeds juist, maar ik moet mijn plan nu, gezien de vraagstelling van het bestuur, wel beperken tot de verkeersonge-

sociale, ce qui n'est pas le cas". Maar hij haast zich eraan toe te voegen: „Il ne saurait être question, cela est clair, de supprimer actuellement la responsabilité civile.”

³ Zie hierna in de tekst, in het bijzonder nos. 58 en 59.

⁴ Vergelijk nos. 24 en 25.

⁵ Zie mijn Rede Naar een nieuw ongevallenrecht.

vallen. De zaakschade liet ik destijds buiten beschouwing; ik ben blij haar nu in mijn plan te kunnen betrekken, omdat daardoor ten aanzien van de verkeersongevallen een meer harmonische oplossing kan worden verkregen ⁶.

Afschaffing van de aansprakelijkheid zal op dit terrein leiden tot het verdwijnen van de WA-verzekering en van de schadevergoeding uit onrechtmatige daad. Dit zal intussen niet tot gevolg hebben, dat de slachtoffers volledig of voor een groot deel met hun schade blijven zitten: enerzijds wordt ook nu al het overgrote deel van de schade via andere kanalen dan dat van de onrechtmatige daad vergoed ⁷; en anderzijds valt te verwachten, dat de potentiële benadelenden bij afschaffing van de aansprakelijkheid nog meer dan thans het geval is, zelf voorzieningen zullen treffen ⁸. Bovendien zullen vermoedelijk de sociale verzekeringen de komende jaren verder uitgebouwd worden.

Wat dit laatste betreft wijs ik er ter vermijding van misverstand op, dat het bepaaldelijk *niet* mijn bedoeling is speciaal voor verkeersslachtoffers een sociale verzekering in het leven te roepen; zij blijven, evenals alle andere ongevalsslachtoffers, aangewezen op algemene voorzieningen. Voorts teken ik aan, dat mijn plan ook bij de huidige stand van de sociale verzekering ⁹ heel goed te realiseren zal zijn. Maar die realisatie zal gemakkelijker gaan naar mate de sociale verzekering verder uitgebouwd is, een uitbouw die er naar alle waarschijnlijkheid toch zal komen, geheel los van de vraag hoe de verkeersongevallen worden aangepakt. Daarom kan men niet zeggen, zoals ik helaas dikwijls moet horen, dat ik de afwikkeling van de verkeersschade wil „socialiseren”. De verhouding tussen private en sociale verzekeringen zal door de realisering van mijn plan niet veranderen.

Ad II. Ik heb al gezegd, dat men de aansprakelijkheid niet zonder meer kan laten verdwijnen; dan zouden de kosten van de verkeersongevallen nog minder dan thans het geval is ¹⁰, ten laste van het verkeer komen. Daarom

⁶ Vergelijk hierbij ook hiervoor no. 7 en hierna no. 54.

⁷ Zie hoofdstuk II, in het bijzonder no. 17.

⁸ Ik kom daarop in de nos. 53 en 58 c.v. terug.

⁹ Ik ga er wel vanuit, dat de WAO en de AWZ ingevoerd zullen zijn. Naar het zich laat aanzien zal dat in de zomer van 1967 het geval zijn.

¹⁰ Vergelijk nos. 24 en 25.

moet men als complement op de afschaffing van de aansprakelijkheid van het verkeer belasting heffen. De opbrengst van die belasting moet gestort worden in een op te richten verkeersongevallenfonds, dat de gelden zal gebruiken voor doeleinden, die verband houden met de verkeersonveiligheid. De hoogte van de belasting, de wijze van heffing en de besteding der gelden zijn ter discussie. Ik zal daaromtrent in no. 50 enige gedachten formuleren.

49 *Afschaffing van de aansprakelijkheid.*

Ik ga hier op enige – maar niet op alle – punten uitwerken, welke aansprakelijkheid er nu precies afgeschaft moet worden.

Eerst een algemene opmerking. De afschaffing van de aansprakelijkheid zal in ieder geval zo ver moeten gaan, dat de normale, als regel voorzichtige, maar soms ook onvoorzichtige verkeersdeelnemer niet bevreesd behoeft te zijn, dat hij in verband met zijn verkeersgedrag aansprakelijk gesteld wordt. Heeft hij immers die vrrees wel, dan zal hij zijn aansprakelijkheid gaan verzekeren, waardoor mijn plan ondergraven wordt. Is aan dit vereiste voldaan, dan is verder niet zo belangrijk waar de grens precies getrokken wordt: of men bijvoorbeeld trambestuurders en wegbeheerders al dan niet van de afschaffing van de aansprakelijkheid wil laten profiteren is een detailvraag waarover men verschillend kan oordelen. Maar belangrijk is wel, dat er zo scherp mogelijke grenzen getrokken worden, zodat de grensbewoners kunnen weten of zij in het land van de actionisten of de abolitionisten wonen.

En nu dan de uitwerking. Wat zijn precies de *verkeersongevallen* waarvoor de afschaffing van de aansprakelijkheid zou moeten gelden? In no. 6 heb ik al iets gezegd over deze vraag. Hier zou ik daaraan willen toevoegen, dat er soortgelijke problemen rijzen als bij de Wegenverkeerswet en de WAM: Wat is verkeer? Wat is een weg? Ik zou hier – mede gezien het in de vorige alinea gestelde – zo ruim mogelijk willen omschrijven: Verkeer omvat ook het rijden met handkarren, draglincs, wegenbouwmachines, voorheftrucks en wat dies meer zij; de weg omvat ook (semi-)particuliere wegen als haven- en fabrieksterreinen, parkeerplaatsen bij kantoren, opritten van villa's e.d.

In geval van opzettelijke schadetoebrenging zal de aan-

sprakelijkheid natuurlijk moeten blijven bestaan; hetzelfde geldt voor de dronken schadetoebrenger. Meer debat zal er vermoedelijk ontstaan over de aan *opzet grenzende gevallen*, de gevallen van bewuste roekeloosheid¹¹ en grove schuld. Persoonlijk zou ik hier – vooral met het oog op de rechtzekerheid¹² – de aansprakelijkheid het liefst laten verdwijnen, maar ik kan mij voorstellen, dat dit degenen die de schuldaansprakelijkheid een warm hart toedragen, te ver gaat. Ik heb daarom geen overwegende bezwaren tegen een iets vrijgevinger oplossing, waarbij de aansprakelijkheid van de schadeveroorzaker zelf¹³ ook gehandhaafd blijft, indien zijn schuld in laakbaarheid aan opzet grenst¹⁴. Maar men moet de kraan bepaald niet te ver openzetten; dat schept het gevaar van een steeds uitdijende aansprakelijkheid, die tenslotte toch weer door een WA-verzekering gedekt zal worden. Overigens realiseren men zich, dat de praktische betekenis van het hier besproken probleem niet groot is: de kans, dat een slachtoffer een schadevergoeding van enige omvang kan toucheren van een niet-verzekerde schadeveroorzaker, is uiterst gering¹⁵; de roekeloze schadeveroorzakers, waar het hier om gaat, zullen zeker geen gunstige uitzondering vormen.

Niet alleen de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad en daarop aansluitende aansprakelijkheden als die van art. 31 Wegenverkeerswet en art. 8 Wet Autovervoer Personen moeten verdwijnen, maar ook de *contractuele* aansprakelijkheid zal bij verkeersongevallen moeten vervallen.

¹¹ De term „bewuste roekeloosheid” doet in de moderne sociale verzekeringswetten opgeld; zie b.v. art. 91 WAO (geen verhaal op de werkgever behalve in geval van opzet of bewuste roekeloosheid).

¹² Zie voor een nadere argumentatie mijn dissertatie *Schadevergoeding bij onrechtmatige daad* (Utrecht 1965), no. 256 en mijn *Rede* blz. 21 (noot 5). Vergelijk ook P. J. Swart, VR 1967 blz. 30.

¹³ Tegen een aansprakelijkheid van anderen dan de schadeveroorzaker zelf – b.v. een aansprakelijkheid van de werkgever voor bewuste roekeloosheid van zijn ondergeschikten – heb ik wel grote bezwaren, omdat dit toch weer zou kunnen leiden tot uitgebreide aansprakelijkheidsverzekeringen.

¹⁴ Het is niet zo eenvoudig om hiervoor een goede formulering te vinden. Het begrip grove schuld heeft de neiging in de rechtspraak uit de dijen, al heeft de Hoge Raad het eens omschreven als „in laakbaarheid aan opzet grenzende schuld” (HR 12 maart 1954, NJ 1955.386, Codam). Wellicht is de term bewuste roekeloosheid beter.

¹⁵ Zie no. 10.

De argumentatie, die in dit preadvies is opgebouwd, geldt ook voor die aansprakelijkheid. Trouwens als men hier anders zou oordelen, zou men mijn plan volkomen ondergraven, want de autobestuurders zouden dan aansprakelijk blijven jegens een zeer grote groep van al dan niet kosteloos vervoerde passagiers. Intussen is het juist hier denkbaar, dat partijen – met name de vervoerder en zijn wederpartij – bij overeenkomst een afwijkende regeling treffen. Het komt mij voor, dat men partijen in dit opzicht rustig vrij kan laten.

Als ik de hierboven gemaakte opmerkingen overzie¹⁶, is, dunkt mij, de conclusie gerechtvaardigd, dat realisering van mijn plan juridisch-technisch geen grote moeilijkheden zal bieden. Met name zullen de afgrenzingsproblemen niet groter zijn dan die welke in het geldende recht bij de Wegenverkeerswet en de WAM bestaan.

50. *Belastingheffing: verkeersongevallenfonds.*

Ik heb in no. 48 gezegd, dat er van het verkeer een belasting geheven moet worden, waarvan de opbrengst gebruikt moet worden voor doeleinden, verband houdende met de verkeersongevallen. Die belastingheffing roept een aantal vragen op: *Hoeveel, op welke wijze en van wie* moet er gelieven worden? Wat is de *bestemming* van de opbrengst van de heffing? Over die vragen maak ik hier enkele – allerm minst volledige – opmerkingen.

Het is redelijk een deel van de kosten van verkeersongevallen aan het verkeer – en in het bijzonder aan het gemotoriseerde verkeer – in rekening te brengen¹⁷. Om dat te kunnen doen moet men allereerst weten hoe hoog die kosten zijn. Een ruwe benadering gaf ik in no. 2. Het moet mogelijk zijn een veel nauwkeuriger berekening te maken, waarbij ik mij niet ontveins, dat het soms niet eenvoudig zal zijn uit te maken wat precies begrepen moet worden onder de kosten van verkeersongevallen. Als het totale bedrag gevonden is, zal men eerst de kosten moeten aftrekken, die rechtstreeks ten laste van het gemotoriseerde verkeer komen¹⁸. Vervolgens komt men te staan voor de be-

¹⁶ De internationale aspecten komen in no. 51 ter sprake.

¹⁷ Vergelijk bij het hierna volgende no. 24.

¹⁸ Ik denk hier bv. aan de aanrijdingsschade van auto's en andere voertuigen.

slissing welk deel van de kosten aan het (gemotoriseerde) verkeer in rekening gebracht moet worden. Dat is een uitermate moeilijke en bovendien sterk politiek getinte beslissing, die niet zonder de nodige compromissen en onzuiverheden tot stand zal komen, ook al omdat men niet geheel voorbij zal kunnen gaan aan het algemene probleem van de belastingheffing van het wegverkeer en de doorberekening van de kosten van de weg aan dat verkeer ¹⁹.

Het is duidelijk, dat een groot deel van de kosten, die men aan het verkeer wil toekennen, ten laste van gemotoriseerde verkeer moet komen. De belastingheffing kan hier op allerlei manieren geschieden: ik denk onder meer aan opcenten op de bestaande omzetbelasting op auto's en banden of op de bestaande motorrijtuigenbelasting, aan een extra-heffing op de motorbrandstof of aan een jaarlijkse belastingheffing van de bezitters van een rijbewijs. Een combinatie van deze heffingen zal vermoedelijk het meest bevredigen. De fietsers kan men desgewenst belasten door een extra-omzetbelasting op nieuwe fietsen te leggen. En perfectionisten kunnen voetgangers belasten met een omzetbelasting op schoenen. Maar nu wij allemaal voetgangers zijn, is het verstandiger hun deel uit de algemene middelen te fourneren.

De opbrengst van deze heffingen zal gestort moeten worden in het op te richten verkeersongevallenfonds. Wat moet dat fonds met die gelden doen? Een belangrijk deel zal ten goede komen aan instellingen, die uitkeringen aan verkeersslachtoffers doen; op die wijze profiteren de benadeelden het meeste van de door de schadeveroorzakers opgebrachte gelden. Bij die instellingen denk ik in de eerste plaats aan de organen van de sociale verzekering, maar andere instellingen behoeft men niet bij voorbaat

¹⁹ Onzuiverheden zijn ook te verwachten, omdat men zich in de praktijk vermoedelijk niet helemaal los zal kunnen maken van de lasten, die thans op het wegverkeer drukken en met name niet van de verzekeringspremie, die thans betaald moet worden. Deze verzekeringspremie – waarbij ik denk aan de WA-premie, nu in mijn plan de cascoverzekering niet geëcarteerd wordt – levert intussen geen zuivere maatstaf op. Zij is gebaseerd op het bestaande aansprakelijkheidsregime, dat aan een behoorlijke kostentoerekening niet toekomt; bovendien dient die premie voor een belangrijk deel tot dekking van de kosten van de verzekeraar, welke kosten in mijn plan niet meer gemaakt behoeven te worden.

uit te sluiten²⁰. Een deel van de geldmiddelen van het fonds zal een andere bestemming moeten krijgen: ik denk hierbij vooral aan subsidiëring van het – voor de vermindering van het aantal ongevallen uiterst belangrijke – wetenschappelijk onderzoek ten bate van de verkeersveiligheid²¹, aan subsidiëring en stimulering van andere algemene, op de verhoging van de verkeersveiligheid gerichte activiteiten, maar ook aan ondersteuning van instellingen, die zich in het bijzonder met de revalidatie van verkeersslachtoffers bezig houden en aan financiering van een noodfonds, dat wellicht nodig zal zijn om voor bepaalde groepen slachtoffers de overgang van de bestaande op de nieuwe situatie te helpen vergemakkelijken^{21a}.

Verwezenlijking van dit onderdeel van mijn plan heeft technisch-juridisch geen al te grote moeilijkheden op te leveren, ook al niet, omdat men goeddeels kan aansluiten op reeds bestaande belastingen. Wel zal die verwezenlijking vermoedelijk aanleiding geven tot de nodige gevechten op het politieke vlak: Welke kosten zijn als ongevalskosten te beschouwen? Welk deel van die kosten moet aan het (gemotoriseerde) verkeer toegerekend worden? Wie moeten er van het ongevallenfonds profiteren? Maar die gevechten zijn nu eenmaal inhaerent aan ieder ingrijpen in de bestaande maatschappelijke situatie.

²⁰ Men kan ook zeggen, dat het fonds een bijdrage moet geven aan de algemene middelen, nu daaruit de volksverzekeringen gefinancierd worden, die ook uitkeringen doen aan verkeersslachtoffers. Te onderzoeken ware voorts of het fonds uitkeringen zou kunnen doen aan private verzekeraars (van ziektekosten en ongevallen), die vergoedingen betalen aan verkeersslachtoffers. Op die manier zou men kunnen voorkomen, dat degenen die niet onder de sociale verzekering vallen, minder van het fonds profiteren dan anderen.

²¹ Voor de hand ligt een subsidie te geven aan een bestaande instelling als de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Intussen vraag ik mij wel eens af, of de gehele verkeersproblematiek – ook die buiten het terrein van de verkeersveiligheid – in onze maatschappij niet zo belangrijk aan het worden is, dat wetenschappelijke bestudering hiervan in multidisciplinair verband geboden is. Zou een interuniversitair instituut voor verkeersonderzoek in een behoefte kunnen voorzien?

^{21a} Andere bestemmingen zijn denkbaar. Zie hierna noot 23 en no. 59 (slot).

51. *Internationale aspecten.*

Het verkeer is bij uitstek een internationaal verschijnsel; daarom moet ik mijn plan ook in een wijder dan het eng-nationale verband plaatsen.

Het uitgangspunt moet daarbij naar mijn mening zijn, dat een plan als het mijne in internationaal verband de eerste tijd niet te realiseren zal zijn en dat het bestaande aansprakelijkheidsregime in vele landen voorlopig onveranderd zal blijven bestaan. Bij dit uitgangspunt moet de vraagstelling aldus luiden: kan men mijn plan in Nederland verwerkelijken, terwijl in het buitenland de oude toestand blijft bestaan?

Het zijn hier uiteraard de internationale verkeersongelukken – ongevallen van Nederlanders in het buitenland en van buitenlanders in Nederland –, die problemen geven ²². De positie van de Nederlander, die in het buitenland slachtoffer van een ongeval wordt, zal geen zorgen baren: wellicht kan hij een schuldige aanspreken, waarmede hij dan beter af is dan een in Nederland getroffen slachtoffer. De Nederlander, die in het buitenland een ongeluk veroorzaakt, zal doorgaans op grond van het daar geldende recht aansprakelijk gesteld kunnen worden. Die aansprakelijkheid moet gedekt worden door een verzekering, zodat degenen die met hun voertuig naar het buitenland reizen voor een WA-verzekering voor de duur van hun verblijf in het buitenland zullen moeten zorgen. Dat is natuurlijk niet ideaal ²³, maar ook niet onoverkomelijk.

Buitenlanders, die in Nederland een ongeluk veroorzaken, zullen profiteren van de afschaffing van de aansprakelijkheid, waartegen van hun kant weinig bezwaar zal bestaan. De keerzijde is, dat zij geen actie zullen hebben, als zij in Nederland het slachtoffer van een ongeval worden. Ik kan niet zien, dat dat bezwaarlijk is, vooral ook

²² Gemakshalve ga ik er hierna in de tekst vanuit, dat op een ongeval in Nederland Nederlands recht en op een ongeval in het buitenlands recht toepasselijk is. Ik weet, dat de situatie in werkelijkheid gecompliceerder is – vergelijk Onrechtmatige Daad III, no. 56 e.v. –, maar dat doet aan mijn betoog weinig of geen afbreuk.

²³ Een meer radicale – en door haar eenvoud aantrekkelijke – oplossing zou kunnen zijn, dat het verkeersongevallenfonds als aansprakelijkheidsverzekeraar dit risico voor haar rekening neemt. Maar dan zou men de auto's die naar het buitenland gaan aan een zwaardere heffing moeten onderwerpen.

omdat iedere buitenlander die dat wenst een reisongevallen-verzekering kan sluiten.

Voor onze problematiek is de internationale samenwerking in Benelux- en EEG-verband en in nog wijdere kaders niet zonder betekenis. Realisering van mijn plan is niet mogelijk zonder wijziging van het Benelux-verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van motorrijtuigen²⁴. In EEG-verband spelen de autoverzekeringen, evenals trouwens de verder op het wegverkeer rustende lasten, een rol bij de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden, die in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid zal moeten plaatsvinden²⁵. Het komt mij voor, dat deze harmonisatie niet aan de verwezenlijking van mijn plan in ons land in de weg zal behoeven te staan: met de heffingen, die mij voor ogen staan, kan men immers een even zware druk op het wegverkeer leggen als met een verzekeringspremie in andere landen²⁶. Het vorenstaande neemt niet weg, dat er aan overleg met de EEG-partners vermoedelijk niet te ontkomen zal zijn, als men iets op dit terrein wil ondernemen.

In no. 36 vermeldde ik al, dat er bij Unidroit, de Raad van Europa en de Haagse Conferentie voor Internationaal Privaatrecht aan de problematiek van de verkeersongevallen gewerkt wordt. Ik heb hierboven al gezegd, dat ik het voorhands uitgesloten acht, dat over invoering van een plan

²⁴ Tractatenblad 1955, no. 16, sedertdien enige malen gewijzigd.

²⁵ In de harmonisatiebeschikking van de Raad van de EEG van 13 mei 1965 (Publikatieblad 1965, blz. 1500) is geen bepaling over de harmonisatie van de autoverzekeringen opgenomen. Het valt op, dat in het voorstel van het Europese parlement te dezer zake (Resolutie van 14 mei 1964, Publikatieblad 1964, blz. 1279) wel bepalingen hieromtrent waren te vinden; hierin was onder meer een verplichting tot invoering van een verplichte aansprakelijkheidsverzekering tot een onbeperkt bedrag opgenomen. Kennelijk zijn deze voorstellen niet door de Raad overgenomen.

²⁶ Hierbij dient men niet uit het oog te verliezen, dat onder het bestaande regime de druk van de verzekeringspremies op het wegverkeer in de verschillende EEG-landen allerminst gelijk is: in het Eindverslag van de WAM (Kamerstukken-zitting 1962-1963-6342) - geciteerd door Van der Wansem, Motorrijtuigenverzekering blz. 144 - wordt medegedeeld, dat de premies in het buitenland vaak twee- tot driemaal zo hoog zijn als bij ons.

Trouwens ook ten aanzien van de verdere lasten die op het wegverkeer rusten, is de harmonisatie nog niet ver gevorderd. Vergelijk het in no. 24 noot 41 genoemde rapport van de Commissie voor Internationale Sociaal-Economische Aangelegenheden van de SER.

als het mijne²⁷ tussen een aantal landen overeenstemming zal worden bereikt. Het lijkt niet uitgesloten, dat een aantal landen in het kader van de Haagse Conferentie zullen komen tot een verdrag met uniforme regels omtrent het op internationale verkeersongevallen toepasselijke recht. Maar een dergelijk verdrag behoeft aan de realisering van mijn plan niet in de weg te staan²⁸.

De slotsom uit het vorenstaande moet zijn, dat de problemen, die de invoering van mijn systeem in ons land op het internationale vlak met zich mede zal brengen, niet gering, maar ook niet onoverkomelijk zijn²⁹. Moet het ons trouwens niet iets zeggen, dat Saskatchewan een Canadese *provincie* is en dat Keeton en O'Connell hun plan realiseerbaar achten in de verschillende deelstaten van de U.S.A. afzonderlijk, waar het grensoverschrijdende verkeer veel intensiever dan in Europa is³⁰? Ik meen, dat een waarschuwing voor een te sterk benadrukken van bezwaren in het internationale vlak op zijn plaats is; die bezwaren kunnen zo gemakkelijk een excuus worden voor immobilisme en handhaving van de status quo.

52 Voordelen

In de voorafgaande nummers heb ik een schets gegeven van mijn plan voor een nieuw verkeersongevallenrecht. Nu ga ik bespreken, welke voordelen dit plan naar mijn mening te bieden heeft, welke argumenten er voor dit plan aan te voeren zijn. Ik kom tot een tiental, waarbij meteen gezegd moet worden, dat sommige voordelen onderling nauw samenhangen.

²⁷ Hetzelfde geldt mijns inziens voor de in Hoofdstuk V besproken plannen voor een verkeersverzekering.

²⁸ Ik vermoed, dat in het buitenland eventueel vooral moeilijk te verteren zal zijn, dat buitenlanders, die in Nederland worden aangereken, geen aanspraak op schadevergoeding meer zullen hebben. Ik heb hierboven al gezegd, dat dit naar mijn mening niet zo zwaar weegt, omdat de buitenlanders ook van hun aansprakelijkheid in Nederland bevrijd worden en omdat zij zichzelf kunnen verzekeren.

²⁹ In het voorbijgaan signaleer ik, dat aan afschaffing van de aansprakelijkheid juist bij internationale verkeersongevallen grote voordelen verbonden zijn: aansprakelijkstelling is binnen de landsgrenzen al een moeilijke en kostbare affaire; over de grenzen heen is het nog moeilijker en kostbaarder.

³⁰ Zie dit plan - te vinden als bijlage bij dit preadvies - punt 16 en 17.

Ecartering bezwaren bestaande regime. In hoofdstuk III heb ik uitvoerig betoogd, dat het bestaande aansprakelijkheidsregime bij verkeersongevallen onhoudbaar is: enerzijds zijn de daarvoor aangevoerde grondslagen zwak, terwijl anderzijds de daaraan verbonden bezwaren groot zijn. Als de grondslagen van het regime zwak zijn, kan er weinig bezwaar tegen het bestaan het te laten verdwijnen, terwijl zulks het enorme voordeel biedt, dat de grote, aan dat regime verbonden bezwaren worden geëcarteerd. Naar mijn mening is dit ook een van de redenen waarom mijn plan de voorkeur verdient boven de in Hoofdstuk V besproken plannen: in die plannen wordt te veel voortgeboord op het aansprakelijkheidsthema³¹; daardoor zijn de aan dat thema verbonden bezwaren niet voldoende geëcarteerd.

Eenvoud. Het is mijn – wellicht wat simpele – overtuiging, dat ook in rechte eenvoud een kenmerk van het ware is. Eenvoudige en doorzichtige oplossingen van juridische en maatschappelijke problemen verdienen alleen al om hun eenvoud onze bijzondere aandacht; dat gaat steeds sterker spreken, omdat onze maatschappij steeds gecompliceerder en onoverzichtelijker aan het worden is. Het behoeft, dunkt mij, weinig toelichting, dat mijn ongevallenrecht theoretisch en praktisch in hoge mate aan het vereiste van eenvoud voldoet: geen aansprakelijkheidsrecht, dat steeds ingewikkelder en genuanceerder wordt; geen moeizame aansprakelijkstellingen; geen speciale verkeersverzekering; wel (sociale) verzekeringen aan de kant van het slachtoffer en een belastingheffing van verkeersdeelnemers, maar die zijn er beiden toch al.

Preventie. Het kan brutaal lijken het preventieargument ter sprake te brengen in het kader van een pleidooi voor de afschaffing van de aansprakelijkheid. Niettemin ben ik van mening, dat dit gerechtvaardigd is. In mijn stelsel, waarin de benadeelden nimmer een ander aansprakelijk kunnen stellen, zullen zij in de regel een groter of kleiner deel van de schade zelf moeten dragen³². De weten-

³¹ Vergelijk no. 41.

³² Vergelijk hierover hierna nos. 58 en 59. Denkbaar is, dat de benadeelde zijn schade volledig verzekerd heeft. Zou men hiervan een ongunstige werking ten aanzien van de preventie verwachten, dan zou men in de wet ten aanzien van de cascoverzekering een verplicht eigen risico kunnen voorschrijven.

schap van de verkeersdeelnemers, dat een ander nimmer aansprakelijk is en dat men zelf een eventuele schade ten dele moet dragen, zal vermoedelijk een grotere preventieve werking hebben dan een door verzekering gedekte aansprakelijkheid³³. Bovendien is het mogelijk om het stelsel van belastingheffingen mede dienstbaar te maken aan de preventie: men zou op degenen die al dan niet door hun schuld een ongeval veroorzaken of die bij een ongeval betrokken zijn, een extraheffing kunnen leggen³⁴.

Al het vorenstaande is intussen niet zo belangrijk, omdat geldelijke sancties maar een zeer geringe invloed op het verkeersgedrag hebben³⁵. Veel belangrijker is, dat in mijn stelsel het verkeersongevallenfonds aanzienlijke geldelijke steun zal kunnen verlenen aan generaal-preventieve maatregelen en aan algemene op verbetering van de verkeersveiligheid gerichte activiteiten, die vermoedelijk veel effectiever zijn dan individuele geldelijke sancties.

Strafrechtelijke aansprakelijkheid. In het huidige recht wordt de strafrechtelijke aansprakelijkheid dikwijls volkomen overschaduwed door de civielrechtelijke aansprakelijkheid: bij de beslissing over de vervolging speelt het feit, dat partijen de schade geregeld hebben (of niet geregeld hebben) een rol; in het strafproces proberen partijen zich in een gunstige positie te manoeuvreren voor de schadeafwikkeling; de uitspraak is van belang, omdat partijen daarmee eventueel iets kunnen doen in een civiele procedure. Dit alles moet vertroebelend werken op de strafrechtspleging, moet de aandacht afleiden van de eigenlijke doeleinden waarom het bij de bestraffing moet gaan. Verwezenlijking van mijn plan zou hier zuiverend kunnen werken: als er geen

³³ Ik geef toe, dat mijn stelsel niet preventief werkt in die situaties waarin de kans om zelf schade te lijden gering is, een situatie die zich tot op zekere hoogte bij het manoeuvreren op parkeerterreinen voordoet. Men make zich intussen van de preventieve werking van het bestaande regime op dit punt geen overdreven voorstelling.

³⁴ Deze gedachte kan op allerlei manieren uitgewerkt worden: men zou kunnen denken aan een verhoging van de heffing door de administratie (de belastingdienst) in geval van schade-veroorzaking. Maar wellicht zou men het beter via de strafrechter kunnen laten lopen: men zou hem de bevoegdheid kunnen geven als bijkomende straf of maatregel (periodieke) betaling van een bedrag aan het verkeersongevallenfonds te bevelen.

³⁵ Zie no. 23.

civielrechtelijke aansprakelijkheid bestaat, kan deze ook niet vertroebelen werken op de strafrechtspleging. Iets anders is dat aan de strafrechtspleging in verkeerszaken ook verder wel het een en ander te verbeteren valt; maar dat is thans niet aan de orde.

53. *Voordelen: kosten*

Kostenbesparing. In de nos 27 – 29 heb ik uitvoerig uiteengezet, dat het bestaande aansprakelijkheidsregime uitermate kostbaar is; een ruwe schatting³⁶ leerde, dat de daaraan verbonden kosten in 1964 al bijna honderd miljoen gulden bedroegen. Invoering van mijn plan zal een zeer aanzienlijke besparing kunnen opleveren, zij het dan ook, dat men deze besparing niet zonder meer op de genoemde honderd miljoen mag stellen.

Vooreerst zullen aan de belastingheffing, die mij voor ogen staat, kosten verbonden zijn, maar die zijn te verwaarlozen³⁷. Voorts zal er zich, als mijn plan gerealiseerd wordt, vermoedelijk een verschuiving in de verzekeringen voordoen. De aansprakelijkheidsverzekering verdwijnt; waarschijnlijk zullen als gevolg daarvan wat meer potentiële benadeelden zelf een verzekering sluiten: een cascoverzekering voor hun auto en een ongevallenverzekering voor zichzelf. Daaraan zijn weer kosten verbonden, maar de totale kosten van die verzekeringen zullen een fractie bedragen van de huidige kosten, omdat waarschijnlijk slechts een vrij klein deel van de potentiële benadeelden die weg zal volgen en omdat aan die verzekeringen veel minder kosten verbonden zijn dan aan een aansprakelijkheidsverzekering³⁸; bovendien zijn dat dan nog kosten, die het publiek vrijwillig maakt en niet gedwongen, zoals thans. Aan de andere kant dient men in aanmerking te nemen, dat bij de berekening van de hierboven genoemde honderd miljoen gulden allerlei buiten de aansprakelijkheidsverze-

³⁶ Zie no. 29, noot 102.

³⁷ H. J. Hofstra deelde op een diescollege, dat hij op 8 februari 1967 te Leiden gaf – ook te vinden in het Weekblad voor fiscaal recht van 2 maart 1967 – mede, dat de perceptiekosten bij alle belastingen gemiddeld twee procent bedragen. Dat is al uiterst weinig, maar in mijn plan gaat het bovendien goeddeels om open ten op bestaande belastingen, waarvan de kosten nog geringer zullen zijn: inning van twee honderd gulden motorrijtuigenbelasting is niet duurder dan inning van honderd gulden.

³⁸ Zie nos. 27 e.v., in het bijzonder noot 74.

kering gelegen kosten – b.v. kosten van politie en justitie – niet zijn meegeteld, terwijl ook daar bij invoering van mijn plan een belangrijke besparing kan worden bereikt.

Het is uiteraard niet mogelijk exact te geven welke besparing er met mijn systeem voor alle betrokkenen en de gemeenschap als geheel ³⁹ bereikt kan worden. Ik acht het intussen niet twijfelachtig, dat het hier op basis van de cijfers van 1964 reeds om een bedrag in de orde van grootte van vele tientallen miljoenen guldens per jaar ging, een bedrag, dat naar alle waarschijnlijkheid nu of in de naaste toekomst opgelopen zal zijn tot boven de honderd miljoen. Is het in het licht van deze cijfers overdreven te zeggen, dat de kostenbesparing een beslissend voordeel van mijn systeem is?

Toerekening van kosten. In no. 26 heb ik betoogd, dat het redelijk en gewenst is een deel van de totale kosten van de verkeersongevallen – 1½ à 2 procent van het nationale inkomen ⁴⁰! – ten laste van het (gemotoriseerde) verkeer te brengen. In mijn stelsel kan men dit beginsel op betrekkelijk eenvoudige wijze in de praktijk brengen: men berekent zo goed en kwaad als dat gaat de totale kosten van de verkeersongevallen en bepaalt vervolgens welk deel daarvan ten laste van het (gemotoriseerde) verkeer geheven wordt ⁴¹.

54. Voordelen: verzekeringen.

Verzekering waar de schade valt. Drion heeft er in zijn Rotterdamse oratie ⁴² op gewezen, dat men, als men ons probleem als een verzekeringsprobleem ziet, voor een dilemma komt te staan: enerzijds wijst het, wat hij noemt, budgettaire argument – de kosten moeten ten laste van de schadeveroorzakende activiteiten worden gebracht – in de rich-

³⁹ Het hangt geheel en al af van de hoogte van de door mij voorgestelde belastingheffing en van de bestemming, die men aan de middelen van het verkeersongevallenfonds geeft, aan wie deze besparing ten goede zal komen.

⁴⁰ Zie no. 2.

⁴¹ Zie no. 50. De eerlijkheid gebiedt te zeggen, dat het niet uitgesloten schijnt ook bij handhaving van het bestaande aansprakelijkheidsregime tot een betere toerekening van de ongevalskosten te komen. Maar het zal moeilijker en minder eenvoudig gaan dan in mijn stelsel.

⁴² H. Drion, Verzekering en aansprakelijkheidsrecht, Rode Rotterdam ('s-Gravenhage), blz. 10 en 13 e.v.

ting van aansprakelijkheid en WA-verzekering; maar anderzijds wijst de overweging, dat de schade – met name met het oog op de bepaling van de behoefte aan een verzekering en de premieberekening – doorgaans het beste aan de kant van de slachtoffers verzekerd kan worden, in de richting van een afschaffing van de aansprakelijkheid; voor dit dilemma zag Drion alleen de compromis-oplossing van de beperkte aansprakelijkheid. Ik meen, dat in mijn systeem het dilemma zonder compromissen opgelost wordt: door de afschaffing van de aansprakelijkheid zullen er uitsluitend verzekeringen aan de kant van de slachtoffers zijn; maar aan het budgettaire argument wordt recht gedaan door de belastingheffing!

Vrijheid van verzekering. Wie met mij de vrijheid lief heeft, zal zich oprecht kunnen verheugen, dat er in mijn stelsel één dwangverzekering – de verplichte WA-verzekering voor motorrijtuigen – kan verdwijnen en dit te meer, omdat het hier om een dwangverzekering gaat, waaraan vele ernstige gebreken kleven⁴³. De vreugde van deze vrijheidsminnenden – het geladen woord liberaal neem ik liever niet in de mond – is ook gepast, omdat in mijn stelsel ieder individu zelf zal kunnen blijven beslissen, of hij een casco- en een ongevallenverzekering zal sluiten en tot welk bedrag hij hierbij eventueel zal gaan. Na alles wat ik in no. 32 en no. 41 gezegd heb, behoeft het geen toelichting meer, dat ik dit als uitermate gelukkige consequenties van mijn stelsel zie. En men werpe mij hier niet tegen, dat in mijn plan de verplichte WA-verzekering vervangen wordt door een verplichte sociale verzekering, want dat is eenvoudigweg niet waar: de sociale verzekeringen worden naar alle waarschijnlijkheid toch uitgebouwd, geheel onafhankelijk van de problematiek der verkeersongevallen⁴⁴; van een vervanging van de WA-verzekering door een sociale verzekering is dus geen sprake.

Sociale verzekering. In het geldende recht is het moeilijk het aansprakelijkheidsrecht en de sociale verzekeringen met elkaar in harmonie te brengen: Enerzijds zijn aan het thans veelal aan de sociale verzekeraar toekomende verhaalsrecht grote bezwaren verbonden⁴⁵, terwijl het doel, dat daarmee wordt nagestreefd – in rekening brengen van de kos-

⁴³ Zie daaromtrent no. 32.

⁴⁴ Vergelijk no. 48.

⁴⁵ Zie no. 28, alsmede het aldaar geciteerde.

ten van de sociale verzekering aan de schadeveroorzaker —, slechts zeer gedeeltelijk bereikt wordt. Anderzijds zouden bij volledige afschaffing van het verhaalsrecht, hetgeen ook bij verdere handhaving van het bestaande aansprakelijkheidsregime niet onmogelijk is⁴⁶, helemaal geen kosten van de sociale verzekeraars meer aan de schadeveroorzakers in rekening worden gebracht. In mijn plan is deze problematiek opgelost: het verhaalsrecht verdwijnt met al de daaraan verbonden bezwaren, maar door de belastingheffing dragen de schadeveroorzakers — het (gemotoriseerde) verkeer — bij in de kosten van de sociale verzekering.

Belangrijker nog is het volgende. Ik heb in dit preadvies — en met name in hoofdstuk II — betoogd, dat door de ontzagwekkende ontwikkeling van de sociale verzekeringen in de laatste decennia deze bij de vergoeding van de persoonlijke schade, onverschillig door welke oorzaak deze ontstaan is, een volstrekt overheersende rol zijn gaan spelen. Het komt mij voor, dat mijn plan — anders dan het bestaande regime en anders dan de in hoofdstuk V besproken verkeersverzekering — aan deze en de op dit terrein nog te verwachten ontwikkelingen volledig recht doet wedervaren. Het heeft immers mede tot uitgangspunt, dat er naast dit uitgebreide stelsel van sociale verzekeringen geen behoefte meer bestaat aan verplichte verzekeringen voor verkeersslachtoffers. Maar als die behoefte niet meer bestaat⁴⁷, is het logisch de bestaande verplichte verzekering — de door een verplichte verzekering gedekte aansprakelijkheid — te laten verdwijnen en geen nieuwe verplichte verzekering — de verplichte verkeersverzekering — in te voeren. Bovendien — en ook dit is belangrijk — wordt aldus bereikt, dat men aansluit bij de moderne ontwikkeling van de sociale verzekeringen, waarin de oorzaak van het ongeval geen rol meer speelt⁴⁸.

55. *Voordelen: Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad.*

De aansprakelijkheid voor verkeersongevallen vormt slechts een onderdeel van de aansprakelijkheid uit onrecht-

⁴⁶ Vergelijk no. 28, waar ik opmerkte, dat afschaffing van het verhaalsrecht met handhaving van de aansprakelijkheid voor het overige mogelijk, maar niet erg gemakkelijk is.

⁴⁷ De vraag of die behoefte bestaat komt hierna in no. 58 e.v. ter sprake.

⁴⁸ Zie no. 15.

matige daad. Het ligt daarom voor de hand mijn plan in het wijdere perspectief van de gehele onrechtmatige daad te plaatsen.

Ik ga mij – en anderen ⁴⁹ met mij – meer en meer afvragen of de ontwikkeling van recht en maatschappij op het stuk van de aansprakelijkheid voor dood, letsel en zaakschade wel de goede kant uitgaat ⁵⁰. Die ontwikkeling is, als ik goed zie deze: de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad wordt steeds verder uitgezet en verfijnd; in nauwe samenhang daarmee ⁵¹ grijpen de aansprakelijkheidsverzekeringen – en sedert kort ook de rechtsbijstandsverzekeringen – steeds verder om zich heen; vermoedelijk zal dit er weer toe leiden, dat het publiek steeds meer „claim-conscious” wordt; in de verte doemt het bepaald niet gelukkige Amerikaanse voorbeeld op. Na al hetgeen ik in hoofdstuk III omtrent de aansprakelijkheid heb gezegd – dat goeddeels niet alleen bij verkeersongevallen, maar ook bij andere ongevallen toepasselijk is – en na alles wat verder in dit preadvies ter sprake is gekomen, zal duidelijk zijn, dat dit naar mijn mening een kwalijke ontwikkeling is: een maatschappij, waar het actionisme – om niet te zeggen: de actionitis ⁵² – hoogtij viert, is bepaald geen aantrekkelijk toekomstbeeld.

Een van de voordelen van mijn plan kan zijn, dat het een eerste aanzet zou kunnen vormen tot een ombuiging van de geschetste ontwikkeling. Afschaffing van de aansprakelijkheid bij verkeersongevallen zou gevolgd kunnen worden door afschaffing van de aansprakelijkheid bij andere persoonlijke ongevallen ⁵³, zou ook gevolgd kunnen worden door afschaffing van de aansprakelijkheid bij bepaalde

⁴⁹ Zie met name H. Schadee, *Het schip en zijn schulden*, rede Leiden (Zwolle) 1963, blz. 12 e.v.; zie ook NJB 1967, blz. 154 e.v.

⁵⁰ Voor allerlei andere vormen van aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad – oneerlijke concurrentie, onrechtmatige publikaties, onrechtmatige overheidsdaad, enz. – geldt het hierna gezegde natuurlijk helemaal niet. Afschaffing van de aansprakelijkheid voor ongevallen kan daarom heel goed samengaan met uitbreiding en verfijning van de aansprakelijkheid op andere terreinen.

⁵¹ Vergelijk omtrent het samenspel tussen aansprakelijkheid en WA-verzekering mijn Rede blz. 5, noot 5, alsmede het aldaar geciteerde.

⁵² Ter aanduiding van het in de tekst gesignaleerde verschijnsel is deze term, als ik het wel heb, voor het eerst door Schadee in zijn in noot 49 geciteerde rede gebruikt.

⁵³ Zie daaromtrent verder mijn Rede.

soorten van zaakschade, zoals brandschade en aanvaringschade⁵⁴. Op die wijze zouden wij met de raket van het nieuwe verkeersongevallenrecht een bres kunnen schieten in het steeds uitdijende heelal van aansprakelijkheden; dat zou tevens een goede injectie kunnen zijn tegen de actionitis, die nu zo snel om zich heen grijpt.

56. *Bezwaren: positie schadeveroorzakers*

Na deze bespreking van tien voordelen ga ik nu aandacht besteden aan een elftal bezwaren, dat tegen mijn plan aangevoerd zou kunnen worden. De meeste van die bezwaren zijn in de literatuur⁵⁵ wel te vinden, maar zij zijn daarin doorgaans zeer kort geargumenteed. Dat maakt, dat ik mij een beetje voel als een advocaat, die eerst grieven moet formuleren om deze vervolgens in een antwoord te bestrijden. Maar dat neemt niet weg, dat ik de bezwaren zo goed mogelijk moet bespreken. Daarbij besteed ik eerst aandacht aan de bezwaren, die meer de positie van de schadeveroorzakers raken en vervolgens aan die welke de positie van de slachtoffers raken (nos. 57-59), terwijl tenslotte drie meer algemene bezwaren ter sprake komen (no. 60).

Schuld. Velen vinden afschaffing van de aansprakelijkheid onaanvaardbaar, omdat daarmee geweld wordt aangedaan aan het schuldbeginsel, aan het grote ethische beginsel, dat de schuldige aansprakelijk behoort te zijn voor zijn daden. Moet ik na mijn uitvoerige betoog in no. 19 e.v. veel zeggen over dit bezwaar? Het schuldbeginsel vormt

⁵⁴ Bij brandschade zou de afschaffing van de aansprakelijkheid weinig te betekenen hebben, omdat de brandverzekeraars vrijwel nooit tot verhaal op de schadeveroorzaker overgaan. Zij hebben dit trouwens in hun bekende verklaring van 1954, die bij mijn weten nimmer is ingetrokken, aan het publiek toegezegd. Men zou daarom kunnen stellen, dat het door mij bepleite systeem bij brandschade in feite al geldt.

Bij aanvaringsschade zal de afschaffing van de aansprakelijkheid niet zo gemakkelijk te realiseren zijn, omdat deze een sterk internationaal karakter vertoont. Maar wellicht is het niet uitgesloten op het terrein van de binnenvaart iets te bereiken.

⁵⁵ Bezwaren tegen plannen als het mijne zijn vooral te vinden bij B. van Marwijk Kooy, VR 1966, blz. 75 e.v., R. J. C. Wessels VR 1966, blz. 175, P. J. Swart, VR 1967, blz. 25 e.v., H. van Barneveld, Verzekeringsarchief 1966, blz. 251 e.v. en voorts bij S. David-Constant in *Mélanges offerts à René Savatier*, Parijs 1965, blz. 247, A. Conard, *Michigan Law Review* 63 (1964-1965), blz. 307 en Keeton, blz. 232 e.v.

bij verkeersongevallen geen goede grondslag voor een aansprakelijkstelling, laat staan, dat het een groot en onaantastbaar beginsel zou zijn. Bovendien is het beginsel in het huidige recht volkomen ondergraven door de werking van de WA-verzekering.

Soms valt in de discussies een ander element te beluisteren waarover ik hier iets wil zeggen. Men betoogt, dat de aansprakelijkheid gehandhaafd moet worden, omdat het schuldbegrip bij het grote publiek zo sterk leeft. Op de plaats van de aanrijding begint het debat over de schuld-vraag al en dit debat wordt voortgezet in het gezin van de betrokkenen, aan de borreltafel, op het werk en waar al niet meer. Ik kan niet zien, dat deze gegevens, waarvan de feitelijke juistheid moeilijk ontkend kan worden, zouden pleiten voor handhaving van de aansprakelijkheid.

Uit het feit, dat het grote publiek in de schuld-vraag geïnteresseerd is, vloeit logisch allerm minst voort, dat aan de schuld een burgerrechtelijke aansprakelijkheid moet worden gekoppeld (en zelfs niet, dat bij het publiek de overtuiging leeft, dat dat zou moeten). Belangstelling voor de schuld impliceert niet, dat aan de schuld bepaalde rechtsgevolgen moeten worden verbonden. Het verband ligt eerder omgekeerd: het publiek heeft belangstelling voor de schuld-vraag, omdat daaraan de aansprakelijkheid is verbonden. En vermoedelijk moeten we zelfs zeggen, dat het verband tussen de belangstelling voor de schuld-vraag en de civiele aansprakelijkheid nog losser is. De mens heeft, ook los van enige civiele aansprakelijkheid, uit verwondering, uit nieuwsgierigheid, om daaruit lering voor de toekomst te trekken, om de zedelijke verantwoordelijkheid vast te stellen of om welke reden dan ook belangstelling voor de schuld-vraag, voor de vraag hoe het ongeval heeft kunnen gebeuren, welke menselijke factoren en fouten daarbij een rol gespeeld hebben. Het feit, dat die belangstelling ook bestaat bij ongevallen, waar de aansprakelijkheid niet of nauwelijks een rol speelt — bv. bij ongelukken in huis, bij het spelen van kinderen en op het sportveld —, wijst in die richting.

Preventie. Na alles wat ik in de nummers 23 en 52 heb gezegd behoef ik thans niet meer toe te lichten, dat overwegingen van preventie niet tegen mijn plan pleiten.

Ongevallsstatistieken. Dit punt houdt met de preventie ver-

band, zij het dan ook meer met de generale preventie ⁵⁶. Statistieken van verkeersongevallen zijn uiterst belangrijke hulpmiddelen bij het wetenschappelijk onderzoek van de verkeersveiligheid. Mij is wel gezegd, dat aan mijn plan de vervelende kant zou zitten, dat allerlei statistische gegevens zouden komen te ontbreken, waarmede de verkeersveiligheid uiteindelijk niet gediend zou zijn. Tot op zekere hoogte is dit natuurlijk waar: Als er geen aansprakelijkheid is, zullen partijen dikwijls weinig behoefte voelen om de politie – die nu voor het verzamelen van de statistische gegevens zorgt – in te schakelen. Maar wellicht is het mogelijk de noodzakelijke statistische gegevens op een andere manier te verzamelen ⁵⁷. En als dit niet mogelijk is, zie ik nog niet, dat de aansprakelijkheid gehandhaafd zou moeten worden ten behoeve van de statistieken.

Belastingheffing. Ik heb in no. 50 voorgesteld, dat van de potentiële schadeveroorzakers – derhalve van de verkeersdeelnemers – belasting zal worden geheven ter dekking van de aan de verkeersongevallen verbonden kosten. Dit voorstel zal stellig op bezwaren stuiten. Ik verwacht, dat men zal zeggen, dat het wegverkeer te zwaar belast wordt (want dat zegt men altijd, als er van het wegverkeer belasting wordt geheven...). Dat bezwaar is niet steekhoudend. Als men zo goed mogelijk heeft vastgesteld, welk deel van de ongevalskosten in redelijkheid aan het (gemotoriseerde) verkeer moet worden toegerekend ⁵⁸, kan dat verkeer zich niet beklagen, dat het door middel van een belastingheffing met die kosten belast wordt. De lasten mogen wellicht zwaar zijn, het blijft redelijk, dat het verkeer – en niet de gemeenschap – de lasten draagt.

Een bezwaar tegen het stelsel van belastingheffing zou voorts kunnen zijn, dat de band tussen individuele schadeveroorzaker en individuele benadeelde geheel wordt door-

⁵⁶ Vergelijk ook hetgeen ik aan het slot van no. 23 heb opgemerkt.

⁵⁷ Als ik goed ben ingelicht moeten in sommige Amerikaanse Staten de bij een aanrijding betrokken personen zelf voor de inzending van de gegevens zorgen. Men zou zich ook kunnen denken, dat de gegevens omtrent verkeersongevallen van een aantal instanties naast elkaar worden betrokken (politie, ziekenhuizen, garagebedrijven, verzekeraars, sociale verzekeraars).

⁵⁸ Zie over de moeilijkheden, die daarbij te overwinnen zijn nos. 24 en 50.

gesneden ⁵⁹, hetgeen er onder meer toe kan leiden, dat de verkeersdeelnemers niet meer beseffen waarvoor zij nu eigenlijk betalen. Ik kan dit bezwaar wel enigszins navoelen, maar men overdrijve hier niet: Ook in het bestaande regime, waarin de aansprakelijkheidsverzekering zo'n overheersende rol speelt, is de band tussen schadeveroorzaker en benadeelde zwak. Voorts kan men door de belasting uitdrukkelijk te heffen ten behoeve van het verkeersongevallenfonds, aan het publiek duidelijk proberen te maken, dat het hier om het toerekenen van kosten gaat ⁶⁰.

Ik zou mij tenslotte kunnen voorstellen, dat men tegen de belastingheffing gevoelsmatige bezwaren heeft: In de huidige situatie sluit men als vrij mens een contract met een eveneens vrije verzekeringsmaatschappij; op grond van dat vrijwillig gesloten contract betaalt men premie. In de nieuwe situatie komt de steeds meer om zich heen grijpende staat nóg meer belastingcenten innen ten koste van de arme burger. Het komt mij voor, dat deze voorstelling van zaken sterk overdreven is. Enerzijds is het een illusie te menen, dat de automobilist thans veel vrijheid heeft: hij is verplicht zich te verzekeren; hij heeft weinig of niets te zeggen over de tarieven en de verzekeringsvoorwaarden en over het beleid van de verzekeringsmaatschappijen. Anderzijds behoeft een belastingheffing, waarvan de – uiteindelijk buiten de overheidssfeer gelegen bestemming – duidelijk is, niet al te hatelijk te zijn; voorts kan men zich denken, dat belanghebbenden inspraakmogelijkheden krijgen bij het verkeersongevallenfonds. Dit alles maakt, dat de overgang van premiebetaling op belastingheffing niet al te groot behoeft te zijn.

57. *Bezwaren: positie slachtoffers.*

Ik ga thans over tot een bespreking van de bezwaren tegen mijn plan, die meer de positie van de slachtoffers raken:

⁵⁹ Ik heb in no. 50 al gezegd, dat het mogelijk is ook bij de belastingheffing een zeker verband te leggen tussen de omvang van de heffing en het aantal en de ernst van de door de individuele verkeersdeelnemer veroorzaakte ongevallen.

⁶⁰ Kecton, blz. 232 uit de vrees, dat deze bijzondere belastingopbrengst zal verdwijnen in de zee der algemene middelen. Het komt mij voor, dat dit niet behoeft te gebeuren, als de opbrengst in het verkeersongevallenfonds wordt gestort.

Discriminatie. In no. 45 betoogde ik, dat een verkeersverzekering niet acceptabel is, omdat zij discriminerend werkt ten opzichte van andere ongevalsslachtoffers. Dat argument schijnt als een boemerang te werken: als het discriminerend is de verkeersslachtoffers in een gunstiger positie te plaatsen, is het evenzeer discriminerend hen door afschaffing van de aansprakelijkheid bij verkeersongevallen, terwijl deze elders blijft bestaan, in een ongunstiger positie te plaatsen. Het komt mij voor, dat deze redenering niet overtuigend is. Het is de vraag of de positie van de verkeersslachtoffers als groep slechter is dan die van andere groepen slachtoffers, nu de opbrengst van de op het verkeer te leggen heffingen aan de verkeersslachtoffers ten goede komt ⁶¹. Bovendien zou ik een zekere discriminatie, gesteld dat die er zou zijn, wel acceptabel vinden. Ten aanzien van de persoonlijke schade vind ik die aanvaardbaar, omdat ik de afschaffing van de aansprakelijkheid bij verkeersongevallen zie als een eerste stap op de weg naar de afschaffing van de aansprakelijkheid bij alle persoonlijke ongevallen, waardoor een eventuele discriminatie uiteraard weer opgeheven wordt. Tegen een ongelijke behandeling van de verschillende soorten zaakschade heb ik geen bezwaar, omdat het daarbij om verschillende terreinen gaat, die moeilijk met elkaar vergeleken kunnen worden ⁶².

Benadeling slachtoffers als groep. Ik hoor soms zeggen, dat in mijn plan de potentiële slachtoffers als maatschappelijke groep benadeeld zouden worden ten faveure van de potentiële schadeveroorzakers als groep. Of wat emotioneler en ongenueanceerder uitgedrukt: de kleine man (de fictser of voetganger) verliest; de grote man (de automobilist) wint ⁶³. Ik begrijp dit bezwaar niet. Aan de automobi-

⁶¹ Een verschil blijft natuurlijk, dat de opbrengst van de heffingen, voor zover zij wordt uitgekeerd aan de organen van de sociale verzekering ten goede komt aan alle potentiële slachtoffers, dat is uiteindelijk aan alle verkeersdeelnemers, terwijl de „opbrengst” van een actie uit onrechtmatige daad toevalt aan individuele slachtoffers. Vergelijk ook hetgeen ik hierover in de tekst opmerk bij de bespreking van het bezwaar, dat de slachtoffers als groep benadeeld zouden worden.

⁶² Zie no. 7.

⁶³ De tegenstelling tussen de groep schadeveroorzakers en de groep slachtoffers ziet men inderdaad het scherpst, als men naar de voetgangers kijkt, die wel als slachtoffers van het verkeersongeval-

listen wil ik door middel van een heffing een groter deel van de ongevalskosten toerekenen dan thans geschiedt; zij zullen dus vermoedelijk niet winnen⁶⁴. En die hogere bijdrage in de ongevalskosten zal voor een belangrijk deel via het verkeersongevallenfonds ten goede komen aan de potentiële slachtoffers. Zij zullen daarvan in hoofdzaak niet rechtstreeks profiteren doordat zij uitkeringen of schadevergoedingen ontvangen, maar indirect: zij betalen lagere verzekeringspremies; zij profiteren van de generaalpreventieve maatregelen en betere voorzieningen voor de revalidatie⁶⁵. En nu de automobilisten meer aan de ongevalskosten zullen bijdragen en de kosten van het overdrachtsproces veel geringer zullen zijn, zal het totale bedrag, dat van de schadeveroorzakers naar de slachtoffers wordt overgeheveld, zeker niet kleiner zijn dan thans. Men kan derhalve niet zeggen, dat de slachtoffers als groep erop achteruitgaan. Iets geheel anders is, dat bij verwezenlijking van mijn plan het individuele slachtoffer dikwijls minder zal ontvangen dan thans; dat punt ga ik nu bespreken.

Volledige schadevergoeding. Vaak wordt beweerd, dat het bestaande regime of een eventueel in te voeren verkeersverzekering goed zijn, omdat zij volledige schadevergoeding bieden en mijn systeem slecht, omdat het dat niet biedt. Wat is dit bezwaar waard?

Ik stel voorop, dat de werkelijke verschillen tussen mijn stelsel en de andere stelsels aldus sterk overdreven worden. Enerzijds is het niet waar, dat in het bestaande aansprakelijkheidsregime of in de plannen voor een verkeersverzekering de slachtoffers steeds aanspraak zouden kunnen maken op volledige schadevergoeding⁶⁶. En anderzijds is in mijn stelsel het deel van de schade, dat in beginsel onvergoed blijft niet zo groot, terwijl bovendien de potentiële slachtoffers zich door middel van verzekeringen volledige lenfonds zullen profiteren, maar daaraan in mijn gedachtengang niet behoeven bij te dragen.

⁶⁴ Vermoedelijk: een gevolg van de zeer belangrijke kostenbesparing (zie no. 53) zou immers kunnen zijn, dat de automobilisten minder betalen, terwijl zij toch meer bijdragen aan de ongevalskosten.

⁶⁵ Zie over de bestemming van het verkeersongevallenfonds no. 50. Uit het noodfonds zullen ook individuele verkeersslachtoffers een bijdrage kunnen ontvangen.

⁶⁶ Zie daaromtrent no. 31, respectievelijk no. 39, letter *d*.

vergoeding – of iets wat daarop lijkt – kunnen verschaffen ⁶⁷.

Maar laten wij voor een ogenblik veronderstellen, dat mijn stelsel in dit opzicht veel minder te bieden heeft dan andere stelsels. Houdt het bezwaar dan steek? Als men bij de beantwoording van deze vraag oogkleppen opzet en de blik strak gericht houdt op de verkeersslachtoffers, zal men moeten zeggen, dat het voor hen minder prettig – maar bepaald niet onoverkomelijk (zie nos. 58 en 59) – is, dat zij in mijn stelsel geen volledige schadevergoeding ontvangen, want het is nu eenmaal voor iedere groepering die geldelijke voordelen geniet, onplezierig die voordelen kwijt te raken. Maar deze optiek is natuurlijk veel te beperkt: door de oogkleppen verliest men uit het oog, dat er redenen moeten zijn om die volledige vergoeding door iemand te laten betalen. Wie moet hier betalen? Het voor de hand liggende antwoord is: de schadeveroorzakers, dat is in hoofdzaak het gemotoriseerde verkeer. En waarom moeten zij betalen? Het enkele feit, dat de slachtoffers schade geleden hebben levert natuurlijk geen deugdelijke reden op voor het toekennen van een vergoeding ⁶⁸. En in hoofdstuk III (nos. 19-26) heb ik uitvoerig betoogd, dat de verdere gronden die daarvoor worden aangevoerd, bepaald niet overtuigend zijn; korthedshalve volsta ik hier thans met een verwijzing ⁶⁹. En gesteld dat die gronden wel overtuigend

⁶⁷ Dit alles komt in de nos. 58 en 59 uitvoerig ter sprake.

⁶⁸ Uit de beschouwingen van mijn opponenten krijg ik wel eens de indruk dat zij zo gebiologeerd zijn door de – door hen aanwezig geachte – noden der verkeersslachtoffers, dat zij alleen al het feit dat er schade geleden is, een deugdelijke rechtsgrond vinden om vergoeding toe te kennen. Maar het lijden van schade alleen kan, zoals gezegd, nooit rechtsgrond zijn voor het toekennen van een vergoeding. Als dat waar was, zouden er in onze maatschappij heel wat meer groeperingen aanspraak kunnen maken op schadevergoeding. In deze zin ook Keeton, blz. 242: *An award is not to be made unless there exists some reason other than the mere need of the victim for compensation. Otherwise, the award will be an arbitrary shifting of loss from one person to another at a net loss to society due to the economic and sociological costs of adjudication.*"

⁶⁹ Houdbaar bleek alleen de grondslag, dat de kosten van de verkeersongevallen aan het gemotoriseerde verkeer moeten worden toegerekend. Maar het was juist de vraag of *alle* kosten moeten worden toegerekend, m.a.w. of de slachtoffers volledige vergoeding moeten hebben. Bovendien vindt die kostentoerekening in mijn systeem wel plaats.

zouden zijn, zouden het dan inderdaad de schadeveroorzakers zijn, die de volledige schadevergoeding voor hun rekening nemen? In no. 45 heb ik in met betrekking tot de verkeersverzekering uiteengezet, dat zulks niet het geval is, een uiteenzetting, die toepasselijk is op ieder ander stelsel, waarin aan alle slachtoffers volledige vergoeding wordt gegeven: Het gemotoriseerde verkeer, betoogde ik, wordt met betrekking tot de ongevalskosten zo zwaar gesubsidieerd, dat in feite niet dat verkeer, maar de subsidiërende instanties (de gemeenschap, de organen van de sociale verzekering) de volledige vergoeding betalen. Maar waarom zouden er subsidies gegeven moeten worden om juist de verkeersslachtoffers volledige vergoeding te waarborgen?

Mijn antwoord aan degenen die mijn plan niet acceptabel achten, nu het niet in volledige vergoeding voorziet, kan derhalve aldus luiden: Het verschil met andere stelsels wordt sterk overdreven. Voor volledige vergoeding is geen rechtsgrond te vinden; het enkele feit, dat de slachtoffers schade geleden hebben vormt in ieder geval geen goede grond. En zelfs als daarvoor wel een rechtsgrond te vinden zou zijn, zal de vergoeding niet voor rekening van de schadeveroorzakers te komen, die haar eigenlijk zouden moeten betalen. Daar komt bij, dat een systeem zonder volledige vergoeding alleszins acceptabel kan zijn. Dat brengt mij op het belangrijke probleem van de lekken, dat ik nu zal gaan behandelen.

58. *Bezwaren: de lekken (1)*

Ik kom nu op het grote bezwaar, dat de opponenten tegen plannen als het mijne bijna allemaal aanvoeren ⁷⁰. Een dergelijk plan zou onaanvaardbaar zijn, omdat de sociale verzekeringen en de eigen voorzieningen grote lekken open laten. Dat zou er toe leiden, dat de verkeersslachtoffers in mijn systeem een belangrijk deel van de door hen geleden schade zelf zouden moeten dragen: de 45-jarige chauffeur of metselaar, die blijvend invalide wordt, lijdt ondanks zijn ongevallenuitkering een schade van een of twee ton; een student en een gymnasiast kunnen een schade lijden, die

⁷⁰ Zie de in noot 55 geciteerde schrijvers, waaraan toe te voegen H. C. F. Schoordijk, NJB 1967, blz. 349 e.v.

boven de half miljoen ligt; en zij krijgen het niet vergoed! ⁷¹

Ik moet zeggen, dat dit „onaanvaardbaar” weinig indruk op mij maakt, ook al wordt het door velen in de mond genomen. Op het principiële vlak kan ik direct verwijzen naar het in het slot van de vorige paragraaf geleverde betoog. Als men zegt, dat lekken onaanvaardbaar zijn, zegt men eigenlijk, dat de verkeersslachtoffers – of althans sommigen van hen – zo veel mogelijk volledige schadevergoeding moeten krijgen; en die stelling is, zoals wij gezien hebben, principieel onhoudbaar.

Bij de meer praktisch getinte aspecten van de zaak moet ik veel langer stilstaan, nu het hier klaarblijkelijk om een bezwaar gaat, dat alom weerklank vindt. Over lekken kan men alleen maar met verstand van zaken praten, als men weet waar zij zitten en hoe groot zij zijn. In hoofdstuk II (nos. 11-16) ben ik daarop al uitvoerig ingegaan. In aansluiting daarop kan ik hier uiteenzetten, waarom de lekken niet te bezwaarlijk zijn.

Zaakschade. Verreweg het belangrijkste is de blikshade, de schade aan de auto's en andere motorvoertuigen zelf. Ik zie geen enkel bezwaar in het bestaan van lekken: Wie in een auto rondrijdt, kan – zeker wanneer het WA-risico verdwenen is ⁷² – desgewenst een cascoverzekering sluiten. Doet men dat niet, omdat men verzekeringen te duur vindt, omdat men van mening is zelf het risico te kunnen dragen ⁷³ of om welke reden dan ook, dan kan men zich niet beklagen, dat men met de schade blijft zitten. Het auto-risico houdt op een WA-risico te zijn, zoals dat met het brandrisico al langer het geval is ⁷⁴; wie dat risico zelf niet aan kan, moet zich verzekeren.

⁷¹ Deze voorbeelden zijn te vinden bij B. van Marwijk Kooy, VR 1966, blz. 75.

⁷² Men kan ten aanzien van de autoschades zeggen, dat bij aanvaarding van mijn plan het totale WA-risico even veel kleiner wordt – namelijk nihil – als het casco-risico groter wordt. De lasten van de automobilisten blijven dus in zoverre even groot. In feite worden zij echter kleiner, omdat de afwikkeling via een cascoverzekering goedkoper is dan die via een WA-verzekering en omdat vele automobilisten zich de kosten van de verzekeringen zullen besparen, wanneer deze niet langer verplicht is.

⁷³ Dat is trouwens niet zo'n gekke gedachte: Enerzijds is het risico niet zo groot; in tien à vijftien jaar betaalt men even veel aan premie als de nieuwwaarde van de auto; anderzijds zijn de kosten van de risico-overdracht hoog.

⁷⁴ Vergelijk no. 55, noot 54. Wellicht kan men op grond van het

Bij de autoschade spelen sociale overwegingen geen rol. Dat is anders bij de — in omvang niet zo belangrijke — schade van de „kleine man”: het vernielde zondagse pak van de arme sloeber, de gescheurde mantel van het oude vrouwtje, de kapotte fiets van de scholier. Hier kan men niet zeggen, dat de benadeelde zich had moeten verzekeren. Daarom valt niet te ontkennen, dat aan het onvergoed blijven van deze schade soms vervelende kanten zitten. Maar men moet niet vergeten, dat de toenemende welvaart en het relatief goedkoper worden van kleding en fietsen het probleem in betekenis doen afnemen en dat in schrijnende gevallen de Algemene Bijstandswet uitkomst zal bieden.

Bij de verdere zaakschade — schade aan huizen, aan vaste voorwerpen langs de weg en aan vervoerde goederen — zie ik geen lekkenproblemen van betekenis.

Herstelkosten. In no. 12 heb ik geconstateerd, dat de lekken hier niet groot zijn. Zij liggen vooral bij diegenen die geen eigen ziektekostenverzekering hebben, terwijl zij ook niet onder de werking van de Ziekenfondswet vallen. Maar dat zijn bijna allemaal mensen, die een verzekering hadden kunnen sluiten.

Ideële schade. Als de aansprakelijkheid vervalt zullen de slachtoffers geen vergoeding van ideële schade meer krijgen⁷⁵. Ik vind dit niet bezwaarlijk. Enerzijds kunnen de overheid en de organen van de sociale verzekering onder meer in de vorm van revalidatie⁷⁶, sociale werkvoorziening⁷⁷ en maatschappelijke hulp nu al veel doen om het leed van ernstig getroffen slachtoffers te verzachten, terwijl te verwachten is, dat zij in de toekomst nog meer zullen kunnen doen⁷⁸. Anderzijds is de vergoeding van ideële schade in het burgerlijk recht een verre van ideaal instijverschijnsel van de knock-for-knock-overeenkomsten en de schade-regelingsakkoorden (zie no. 16) zeggen, dat het auto-*risiko* toch al bezig is zich in dezelfde richting te ontwikkelen; dergelijke regelingen leiden er immers toe, dat aansprakelijkstellingen minder voorkomen.

⁷⁵ Zie no. 14.

⁷⁶ Zie over die revalidatie no. 14.

⁷⁷ Zie no. 13, noot 49. De sociale werkvoorziening kan veel leed verzachten, omdat daardoor invalide personen weer de arbeidsvreugde deelachtig kunnen worden.

⁷⁸ Als de arbeidsongeschiktheidsverzekering is omgezet in een volksverzekering zullen er ook voor zelfstandigen betere revalidatiemogelijkheden zijn. Bovendien is niet ondenkbaar, dat in de toc-

tuut⁷⁹, dat in de rechtsovertuiging niet zo hecht gegrondvest schijnt te zijn⁸⁰.

59. *Bezwaren: de lekken (2)*

Inkomensschade bij verwonding. Hiermede kom ik op de lekken, die voor velen vermoedelijk het heetste hangijzer vormen. In no. 13 heb ik uiteengezet, dat bij verwonding de zelfstandigen en de kinderen de grootste problemen geven; korthedshalve zal ik mij hier tot deze groepen beperken.

Bij de zelfstandigen – beoefenaren van vrije beroepen, ondernemers, ambachtslieden, boeren en middenstanders – zullen in geval van afschaffing van de aansprakelijkheid de lekken vooral manifest worden bij een langdurige tijdelijke of een blijvende invaliditeit⁸¹. Maar ook deze lekken vind ik bepaald niet onoverkomelijk.

Het gaat hier in absolute cijfers om een vrij klein aantal mensen⁸². Bij deze mensen zijn de eerste levensbehoef-

komst op grond van de AWZ meer verstrekkingen zullen worden gegeven, die leed kunnen verzachten.

⁷⁹ De bezwaren zijn bekend: de exploitatie van eigen leed is niet sympathiek; de vaststelling van de omvang van de schade biedt grote moeilijkheden; het is de vraag of het slachtoffer de uitkering inderdaad gebruikt om eigen leed te verzachten. In no. 14 heb ik al gezegd, dat de sociale verzekeringen hier in allerlei opzichten meer kunnen doen dan het burgerlijk recht.

⁸⁰ Significant is hier stellig, dat in de plannen voor een verkeersverzekering vergoeding van ideële schade steeds wordt uitgesloten; zie hiervoor no. 39 (blz. 87). Bovendien schijnt men op dit punt niet op veel tegenspraak te stuiten. B. Starck, *Revue trimestrielle de droit civil* 1966, blz. 635 e.v. (in het bijzonder no. 127 e.v.) vermeldt zelfs, dat in Frankrijk, waar de vergoeding van ideële schade bijzonder hoog genoteerd staat, de door Tunc voorgestelde regels omtrent de omvang van de schadevergoeding – waarbij de ideële schade niet voor vergoeding in aanmerking komt – vrij algemeen geaccepteerd worden.

⁸¹ Tegen een invaliditeit van korte duur – korter dan drie maanden – zal men zich vrij gemakkelijk kunnen verzekeren. Bovendien zullen juist zelfstandigen veelal in staat zijn een dergelijke invaliditeit zonder veel inkomensverlies op te vangen; vergelijk no. 13 (blz. 28).

⁸² Op grond van de in hoofdstuk II, noot 24 en 34 genoemde cijfers is het mogelijk tot een – uiteraard ruwe – schatting te komen. Van de 60.000 gewonden per jaar is vier procent – derhalve 2400 personen – langer dan drie maanden werkonbekwaam. De zelfstandigen vormen 1/24 deel van onze bevolking; gaat men ervan uit – wat niet al te gewaagd schijnt –, dat één op de 24 gewonden een zelfstandige is, dan komt men op een aantal van honderd zelfstandigen die jaarlijks als gevolg van een verkeersongeval langer

ten in ieder geval gedekt door de Algemene Bijstandswet, terwijl het niet uitgesloten is, dat er binnenkort voor hen een verplichte verzekering tegen arbeidsongeschiktheid zal komen ⁸³. In dit verband zij vermeld, dat de lekken blijkbaar niet zo schrijnend zijn, want grote groepen zelfstandigen hebben verklaard aan een dergelijke verzekering geen behoefte te hebben ⁸⁴; blijkbaar hebben zij zelf voldoende voorzieningen getroffen. Vervolgens valt te bedenken, dat de zelfstandigen zelf het arbeidsongeschiktheidsrisico door een ongevallenverzekering kunnen dekken ⁸⁵, zeker nu zij van het WA-*risiko* bevrijd zijn ⁸⁶; wie dat niet doet, heeft het min of meer aan zichzelf te wijten, als hij het financieel moeilijk krijgt. En tenslotte teken ik aan, dat natuurlijk in de eerste plaats de inkomenstop zal wegvallen, hetgeen voor de betrokkenen het gemakkelijkste te dragen is: het is vervelend, maar niet onoverkomelijk om in geval van blijvende invaliditeit rond te moeten komen van f 10.000, terwijl men vroeger over f 25.000 kon beschikken ⁸⁷.

dan drie maanden werkonbekwaam worden (waarvan 25 langer dan een jaar).

⁸³ Ook de sociale werkvoorziening, genoemd in no. 13, noot 49 zal hier soms hulp kunnen bieden.

⁸⁴ Zie no. 13 noot 46.

⁸⁵ Ik hoor hier wel de tegenwerping, dat vele zelfstandigen – en met name degenen die aan het begin van hun carrière staan – de premie van een dergelijke verzekering niet zouden kunnen dragen. Deze tegenwerping is volmaakt onjuist: men kan overal een algemene ongevallenverzekering sluiten voor een jaarpremie van ongeveer f 1,— per f 1000,— uitkering in geval van blijvende invaliditeit. Een dekking van f 250.000,— – het verplichte maximum in gevolge de WAM – kost dus f 250,— per jaar, maar daarvoor heeft men dan ook een voorziening voor *alle* ongevallen, terwijl de schuld-vraag geen rol meer speelt. Uiteraard zou men veel goedkoper uit zijn, als men uitsluitend het verkeersongevallenrisico zou kunnen dekken, maar bij mijn weten is dat niet mogelijk. Wel kan men een zitplaatsenongevallenverzekering sluiten; de tarieven daarvan bedragen ongeveer f 0,20 per f 1.000,— uitkering in geval van blijvende invaliditeit.

⁸⁶ Hier doet zich een soortgelijk verschijnsel voor als bij de zaak-schade: de zelfstandigen, die doorgaans zelf een auto zullen hebben, behoeven bij afschaffing van de aansprakelijkheid niet meer een verzekering te sluiten, die de (inkomens)schade van een ander dekt, maar wel één, die de eigen inkomensschade dekt; de totale druk wordt daardoor vermoedelijk niet zwaarder.

⁸⁷ Ik vraag mij trouwens af, of het uit een oogpunt van inkomens-verdeling nu werkelijk rechtvaardig en geboden is om degene die een hoog inkomen heeft, dit inkomen te laten behouden, als hij blijvend werkonbekwaam is. Dat hoge inkomen was immers mede

Ten aanzien van de kinderen zijn overeenkomstige opmerkingen te maken. Het aantal slachtoffers waarom het gaat is klein ⁸⁸; de Algemene Bijstandswet en de sociale werkvoorziening kunnen dikwijls een uitkomst zijn; het ongevalrisiko kan door een verzekering gedekt worden ⁸⁹; het is de vraag of het rechtvaardig en geboden is, dat een kind, dat als gevolg van een verkeersongeval in een veel lagere inkomensklasse terecht komt, toch aanspraak kan maken op het hogere inkomen, dat het anders verdiend zou hebben.

Schade bij overlijden. De situatie is hier anders – en ten dele ongunstiger – dan bij verwonding ⁹⁰. De AWW voorziet in uitkeringen aan weduwen en kinderen van alle slachtoffers, zodat een beroep op de Algemene Bijstandswet niet nodig is. Maar de WAO is hier niet toepasselijk, zodat er niet alleen bij zelfstandigen, maar ook bij loontrekkenden, wanneer zij een stuk meer verdienen dan het minimum-loon ⁹¹, lekken kunnen ontstaan. Deze lekken zijn vervelend, maar niet onoverkomelijk ⁹²: het gaat om kleine aantallen ⁹³; iedereen die dat nodig heeft kan een ongeval-

gebaseerd op de bijzondere prestaties, die hij leverde, welke prestaties nu zijn weggevallen.

⁸⁸ Men kan hier weer de in hoofdstuk II, noot 24 en 34 genoemde cijfers hanteren: 20.000 gewonde kinderen (1/3 van 60.000); 1%, derhalve 200 kinderen, is na één jaar nog invalide; aannemelijk is, dat een vrij groot aantal hiervan alsnog zal genezen, mede gelet op de grote mogelijkheden bij de revalidatie van kinderen. De kinderen die blijvend gehandicapt zijn, zullen later veelal door de sociale werkvoorziening opgevangen worden. Aldus blijven er niet veel kinderen over!

⁸⁹ Het tarief van een kindergevallenz verzekering bedraagt ongeveer f 15,— per jaar voor een uitkering van f 50.000,— in geval van blijvende invaliditeit. Maar dan heeft men een dekking voor alle ongevallen.

⁹⁰ Vergelijk hierbij het in no. 11 gegeven overzicht van de voorzieningen in geval van overlijden.

⁹¹ Als het slachtoffer een inkomen had ter hoogte van het minimumloon, lijdt de weduwe niet of nauwelijks schade: vóór zijn dood ontving het slachtoffer net voldoende om met zijn gezin rond te komen; daarna kan de weduwe met haar gezin net rondkomen van de AWW-uitkeringen.

⁹² Anders klaarblijkelijk H. C. F. Schoordijk, NJB 1967, blz. 350. Mijns inziens houdt hij ten onrechte geen rekening met al de in deze en de volgende alinea van de tekst genoemde factoren en legt hij te sterk de nadruk op de gevallen waarin er geen pensioenvoorziening is.

⁹³ In no. 11, noot 14 heb ik gezegd, dat er in 1965 1050 verkeers-

verzekering sluiten⁹⁴; het sociaal minimum is steeds gedekt.

Ik vat samen. Bij verwezenlijking van mijn plan zullen er lekken zijn, zal er schade zijn, die niet vergoed wordt, terwijl zij onder de werking van het bestaande systeem of van een systeem, dat steeds volledige schadevergoeding toekent, wel vergoed zou zijn. Maar die lekken zijn niet erg bezwaarlijk en zeker niet zo bezwaarlijk, dat zij mijn plan onaanvaardbaar maken. Zij zijn dat — naar wij gezien hebben — vooral niet, omdat volledige vergoeding principieel niet te verdedigen is, omdat de lekken bij bepaalde soorten schade — met name zaakschade en ideële schade — niet hinderlijk zijn, omdat het sociale minimum steeds gedekt is en doorgaans veel meer dan dat en omdat de potentiële benadeelden vrijwel altijd een verzekering hadden kunnen sluiten. Ik kan hier aan toevoegen, dat die lekken ook niet onoverkomelijk zijn, omdat er in het huidige systeem en in de plannen voor een verkeersverzekering ook belangrijke lekken zijn⁹⁵, omdat de wetgever eventueel kan voorschrijven dat in schrijnende gevallen — die gering

slachtoffers tussen de 25 en 65 jaar waren. Maar uit al hetgeen ik in no. 11 verder heb gezegd vloeit voort, dat er slechts in een klein aantal gevallen belangrijke lekken ontstaan.

⁹⁴ Men zal zeggen, dat juist de loontrekkenden zich in feite veelal niet zullen verzekeren, ook al zijn de tarieven laag (voor een algemene ongevallenverzekering per jaar ongeveer één gulden per f 1000,— uitkering in geval van overlijden). Maar men moet niet vergeten, dat op grond van het in noot 91 gesignaleerde verschijnsel een verzekering vooral nodig kan zijn voor diegenen die veel meer verdienen dan het minimum-loon, derhalve vooral voor de ruim 16 procent van de loontrekkenden, die meer dan f 10.000,— verdienen (zie no. 13, noot 39). Mag men van deze groep loontrekkenden niet verwachten, dat zij, als zij daaraan behoefte hebben, zelf voor een verzekering zorg dragen? En is het onoverkomelijk, dat de weduwe en de kinderen in mindere gunstige omstandigheden achterblijven, als zij dat niet gedaan hebben?

⁹⁵ Zie omtrent de lekken in het bestaande systeem no. 31 en omtrent de lekken in de verkeersverzekering no. 39 onder letter d.

R. J. C. Wessels, VR 1966, blz. 175 heeft betoogd, dat dit argument, dat door mij al eerder aangevoerd was, verwerpelijk is: de fouten van een nieuw systeem zou men niet weg kunnen redeneren door te zeggen, dat het bestaande systeem dezelfde fout heeft. Ik kan daarop dit antwoorden: zowel het feit, dat het bestaande aansprakelijkheidsregime met zijn vele, grote lekken zo lang zonder al te grote oppositie heeft kunnen functioneren als het feit, dat in de plannen voor een verkeersverzekering doorgaans lekken zijn ingebouwd, wijzen erop, dat vele lekken toch niet zo onaanvaardbaar zijn, als mijn opposenten willen doen voorkomen.

in aantal zullen zijn⁹⁶ – het verkeersongevallenfonds een uitkering zal doen en omdat de verkeersslachtoffers in mijn systeem alleen maar in precies dezelfde situatie komen te verkeren als de grote meerderheid van de personen die door ziekte of ongeval worden getroffen. Neen, voor het koor der onaanvaardbaar-roepers behoef ik bepaald niet te wijken!

60. *Laatste bezwaren.*

En tenslotte dan een drietal bezwaren, die zich minder dan de tot dusverre besproken bezwaren tot een koele analyse lenen.

Haalbaarheid. Vaak krijg ik te horen, dat ik pleit voor een onhaalbare zaak: tegen een plan als het mijne zou in en buiten het parlement zo veel oppositie te verwachten zijn, dat het nimmer te realiseren zou zijn. Ook dit bezwaar maakt op mij weinig indruk. In de eerste plaats vraag ik mij af, of een wetenschapsman en een wetenschappelijke vereniging – en onze juristenvereniging en ikzelf hebben toch de pretentie wetenschappelijk te zijn! – zich te veel van de haalbaarheid van de door hen gepresenteerde oplossingen moeten aantrekken. Brengt onze wetenschappelijke verantwoordelijkheid niet mede, dat wij het beste plan moeten presenteren⁹⁷, waarbij wij het dan aan de verantwoordelijkheid van de beleid voerende instanties kunnen overlaten of zij dit plan al dan niet wensen te accepteren? Vervolgens is haalbaarheid bepaald geen vaststaand gegeven: wat vandaag niet haalbaar is kan het morgen wel zijn; de crematie en de anti-conceptionele middelen – men vergeve mij de combinatie van deze uitersten – zijn duidelijke voorbeelden hiervan. En tenslotte is het allerm minst zeker, dat mijn plan niet haalbaar is. Waarom zou het dat niet zijn? Omdat de inkomstverdeling ten gunste van de autobezitters en ten ongunste van

⁹⁶ Zie met name in en bij noot 82, 88 en 93. Ook als men deze aantallen bij elkaar telt, blijft het totaal betrekkelijk gering.

⁹⁷ Ik ben mij er zeer wel van bewust – zie ook no. 3 –, dat onze problematiek niet zuiver wetenschappelijk is: het oordeel, dat een bepaald plan het beste is, is stellig mede bepaald door een persoonlijke waardering van de in het geding zijnde belangen. Maar dat neemt niet weg, dat men de problematiek zo wetenschappelijk mogelijk moet trachten te benaderen en dat men de haalbaarheid in eerste instantie buiten beschouwing kan en moet laten.

de kleine man gewijzigd wordt? Maar men kan door middel van de belastingheffing heel goed zorgen, dat dit niet gebeurt. Of omdat er een verschuiving optreedt van vrijwillige, privaatrechtelijke verzekeringen naar onvrijwillige, publiekrechtelijke verzekeringen? Maar ik heb betoogd⁹⁸, dat die verschuiving er niet zal zijn, eerder het tegendeel. Omdat de maatschappelijk zwakken niet voldoende beschermd zijn? Maar de sociale verzekeringen en de verdere voorzieningen aan hun kant hebben hen genoeg te bieden. Of omdat mijn plan zo radicaal is? Maar het is de vraag of het wel zo radicaal is; en bovendien kunnen ook radicale plannen – zeker op wat langere termijn – heel goed haalbaar zijn.

Radicaal. Ik zou mij kunnen voorstellen, dat men mijn voorstellen *radicaal* vindt⁹⁹ en dat men hen daarom niet wil aanvaarden. Het is zeer de vraag of zij werkelijk radicaal zijn. Aan het begin van deze eeuw gingen de Ongevallenwetten al in dezelfde richting. De door de brandassuradeuren gevolgde praktijk heeft in feite tot het verdwijnen van de aansprakelijkheid voor brandschade geleid¹⁰⁰. In zekere zin is de betekenis van mijn plan slechts dit, dat verzekeringen aan de kant van de schadeveroorzakers vervangen worden door verzekeringen aan de kant van de benadeelden. De schuldaansprakelijkheid is in ons recht niet zo fundamenteel, dat zij niet losgelaten zou mogen worden¹⁰¹. De schadevergoeding uit onrechtmatige daad vormt slechts een klein onderdeel van de stroom der vergoedingen¹⁰². Maar als mijn plan ondanks dit alles radicaal zou zijn, dan behoeft het nog niet *te* radicaal te zijn: de motorisering van ons volk – met alles wat daarbij hoort – en de enorme ontwikkeling van de sociale verzekeringen hebben onze maatschappij ingrijpend gewijzigd. Het is logisch, dat die wijzigingen op hun beurt tot, zo men wil: radicale veranderingen in het aansprakelijkheidsrecht moeten leiden.

De pijn. Velen¹⁰³ hebben al uiting gegeven aan gevoelens

⁹⁸ Zie no. 48, alsmede no. 54.

⁹⁹ In deze richting denkt vermoedelijk P. J. Swart (VR 1967, blz. 28), die de risico-aansprakelijkheid prefereert, omdat deze beter aansluit bij het bestaande recht.

¹⁰⁰ Zie noot 54.

¹⁰¹ Zie no. 19 (blz. 41).

¹⁰² Zie no. 17.

¹⁰³ Zie onder meer H. Drion, Verzekering en aansprakelijkheidsrecht, Rede Rotterdam 1955, blz. 24, L. E. H. Rutten, VR 1966,

van pijn, wrevel, weemoed en zelfs huivering, die de plannen voor de afschaffing van de aansprakelijkheid bij hen oproepen. Die gevoelens zijn volkomen begrijpelijk en respectabel, maar zij kunnen toch moeilijk een werkelijk bezwaar tegen een plan als het mijne vormen. Als allerlei zakelijke argumenten sterk pleiten voor de afschaffing der aansprakelijkheid, kan men haar toch niet handhaven, omdat die afschaffing zo'n pijn doet. Maatschappelijke veranderingen zijn dikwijls pijnlijk voor bepaalde personen of bepaalde groeperingen¹⁰⁴, maar die pijn zullen zij moeten nemen, als de veranderingen geboden zijn. Wellicht kan het daarbij een troost zijn, dat de pijn dikwijls snel vergeten is, als de veranderingen eenmaal zijn ingevoerd.

61. *Conclusie.*

Aan het einde van deze lange tocht langs voordelen en bezwaren is de tijd rijp om tot een conclusie te komen.

Ik moet zeggen, dat ik dat niet zo moeilijk vind. Enerzijds hebben de meeste bezwaren, die tegen mijn plan ingebracht zouden kunnen worden, weinig of niets te betekenen; het „lekken-bezwaar” (nos. 58 en 59) vormt hier een uitzondering, maar onoverkomelijk is het bepaald niet. Anderzijds zijn de aan mijn plan verbonden voordelen groot: ik wijs met name op de ecartering van de aan het bestaande regime verbonden bezwaren, op de eenvoud, de kostenbesparing en de vrijheid van verzekering. Als ik deze en de andere voordelen en bezwaren tegen elkaar afweeg en als ik tevens in aanmerking neem wat ik in dit preadvies heb gezegd over het bestaande aansprakelijkheidsregime en de

blz. 1 e.v., B. van Marwijk Kooy VR 1966, blz. 73 e.v., G. H. A. Schut, R. M. Themis 1966, blz. 180 Vermelding verdient intussen, dat de drie eerstgenoemden niet onwelwillend tegenover de afschaffing van de aansprakelijkheid staan.

¹⁰⁴ Men is geneigd in ons geval vooral aan assuradeuren te denken, maar ik vraag mij af of realisering van mijn plan werkelijk pijnlijk voor hen zal zijn. Tot op zekere hoogte zal die realisering slechts tot een verschuiving in de verzekeringen leiden: aansprakelijkheidsverzekeringen worden casco- en ongevallenverzekeringen, welke laatste voor de assuradeuren gemakkelijker en winstgevend(er) (?) zijn. Daarnaast zal invoering van mijn plan vermoedelijk ten gevolge hebben, dat het totale verzekeringsbestand, dat met verkeersongevallen verband houdt, afneemt. Maar de autobranche schijnt nauwelijks winstgevend of zelfs verliesgevend te zijn, zodat de assuradeuren over dit debiet-verlies niet al te zeer behoeven te treuren.

plannen voor een verkeersverzekering, durf ik met volle overtuiging¹⁰⁵ de vergadering van onze vereniging te adviseren zich voor mijn plan uit te spreken!

Wellicht komen er nu tot compromissen geneigde lieden met de vraag of er geen tussenoplossing mogelijk is, of mijn plan niet gedeeltelijk aanvaard kan worden. Toen Tunc met betrekking tot zijn plan die vraag voorgelegd kreeg, antwoordde hij in de geest van „dat nooit”¹⁰⁶. Ik zou hier minder star willen zijn: de essentie van mijn plan wordt gevormd door het goeddeels verdwijnen van de aansprakelijkheid en daarmee van de daaraan gekoppelde verplichte aansprakelijkheidsverzekering; laat men die essentie in stand, dan valt er over allerlei onderdelen te praten. Men kan de aansprakelijkheid ook bij grove schuld in stand laten¹⁰⁷. Men kan de „kleine man” enigszins tegemoet komen met een groepsregeling in het kader van de Algemene Bijstandswet. Men kan het verkeersongevallenfonds aanvullende uitkeringen laten doen in de ernstigste schadegevallen. Men kan in de door mij voorgestelde belastingheffing allerlei variaties aanbrengen. Ik ben van de wenselijkheid van dit alles niet overtuigd, maar als anderen dat wel zijn, zal aanvaarding van mijn plan in geamendeerde vorm mij niet te veel pijn doen.

Toen ik in de voorlaatste alinea mijn conclusie neerschreef verbeelde ik mijzelf oppositie van de bezadigden te horen: Is de tijd nu al rijp? Is het niet beter eerst rustig de verdere ontwikkelingen en onderzoeken af te wachten¹⁰⁸? Wie zo spreekt moet zich, dunkt mij, twee dingen goed realiseren. Wij zijn niet bezig een verkeersongevallenrecht te ontwerpen voor de jaren zestig van deze eeuw, maar voor de jaren zeventig en tachtig en wat daarna komt. Dan zullen er niet anderhalf, maar vier tot zes miljoen auto's in Nederland zijn; dan zullen er niet enige

¹⁰⁵ Uiteraard met inachtneming van de in no. 3 (blz. 6) uitgesproken reserve.

¹⁰⁶ Journal des Tribunaux no. 4534 (verslag van het Brussels colloquium): „On peut certainement le déchirer et, par la même, écarteler son auteur! – Mais l'auteur aimerait qu'on l'adopte totalement. Il forme un tout, il serait de ne pas le prendre complètement”.

¹⁰⁷ Vergelijk no. 49.

¹⁰⁸ Aldus P. J. Swart, VR 1967, blz. 31, die eerst meer ervaring op wil doen met de verplichte WA-verzekering. Ik heb in no. 33, noot 119 al te kennen gegeven dat ik hier niets voor voel.

honderdduizenden, maar tenminste een half miljoen verkeersongevallen plaats vinden; dan zal de menselijke arbeid en daarmee de zeer arbeidsintensieve schadeafwikkeling via het aansprakelijkheidsrecht nog veel duurder zijn dan thans; dan zullen de sociale verzekeringen en andere voorzieningen vermoedelijk nog verder uitgebouwd zijn dan thans; dan zal de algemene welvaart veel hoger zijn dan nu. En dat zijn allemaal omstandigheden, die het bestaande aansprakelijkheidsregime minder aantrekkelijk en mijn plan meer aantrekkelijk maken. De tijd zal snel komen, dat invoering van een plan als het mijne onontkoombaar wordt. Daarnaast dient men zich te realiseren, dat verwezenlijking van een plan als het mijne veel tijd kost. Of men nu ten departemente aan het werk gaat dan wel een commissie instelt, steeds zal het, gezien het feit dat de problemen ingewikkeld zijn en dat zij vele instanties en groeperingen raken, enige jaren duren voor er een wetsontwerp op tafel ligt en weer enige jaren voor het is ingevoerd. Dat betekent, dat de tijd voor het afwachten van de verdere ontwikkelingen en de resultaten van nader onderzoek er hoe dan ook zal zijn.

Maar, hoor ik de oppositie zeggen, is Nederland nu het land om op deze weg voor te gaan? Zouden landen als de Verenigde Staten en Frankrijk, waar op dit terrein de misstanden zo veel groter zijn dan bij ons, hier niet voor moeten gaan? Kan Nederland hier niet beter, evenals bij de verplichte WA-verzekering voor motorrijtuigen, achterin de rij lopen? Ik kan zonder meer toegeven, dat de misstanden in Frankrijk en de Verenigde Staten groter zijn dan bij ons. Maar dat neemt niet weg, dat ook hier de bezwaren van het bestaande systeem groot genoeg zijn om op iets anders over te stappen. Bovendien zijn er omstandigheden, die ons land bij uitstek geschikt maken voor invoering van een plan als het mijne. Enerzijds zijn de sociale verzekeringen en de verdere voorzieningen ten behoeve van de slachtoffers in ons land bijzonder ver ontwikkeld ¹⁰⁹, hetgeen voor invoering van een plan als het mijne absolute noodzaak is. Anderzijds zijn de schadevergoedingen, die bij

¹⁰⁹ In Ontwikkelingen in de sociale verzekering, Geschriften van de Prof. mr. B. H. Teldersstichting no. 12, blz. 21 wordt zelfs gezegd, dat „het geheel van sociale verzekeringen in ons land aan het uitgroeien is tot een van de meest uitgebreide stelsels ter wereld.”

acties uit onrechtmatige daad plegen te worden toegekend, hier in vergelijking met andere landen bijzonder laag ¹¹⁰, hetgeen de afschaffing van de aansprakelijkheid minder ingrijpend maakt.

Het is nu de tijd en in ons land de plaats om tot realisering van een plan als het mijne over te gaan. Het is ook in die zin nu de tijd en hier de plaats, dat de vergadering van de Nederlandse Juristenvereniging door een duidelijk votum thans als gangmaker bij die realisering kan optreden. Ik hoop, dat onze vereniging haar reputatie van behoudend te zijn zal logenstraffen en dat zij nu zal voorgaan op de weg naar een beter verkeersongevallenrecht, zoals zij tachtig jaar geleden is voorgegaan op de weg naar een beter bedrijfsongevallenrecht ¹¹¹.

¹¹⁰ In no. 51, noot 26 deelde ik al mede, dat de premies van autoverzekeringen in het buitenland vaak twee à driemaal zo hoog zijn als bij ons.

¹¹¹ De vraag: „Is het wenschelijk ten bate der arbeiders verplichte verzekering in te voeren, voor zover betreft de gevolgen van ongelukken, door hen in de uitoefening van hun bedrijf ondervonden?” werd door onze vereniging in 1887 met 32 tegen 16 stemmen bevestigend beantwoord.

BIJLAGEN

ONTWERP TUNG¹

Article 1. — Tout propriétaire de véhicule à moteur devra, avant de la mettre en circulation, contracter une assurance couvrant les dommages causés ou subis par le véhicule, ainsi que par sa remorque ou semi-remorque et leur chargement, selon les modalités prévues aux articles suivants.

Pour l'application de la présente loi, le mot «véhicule» désigne un véhicule terrestre à moteur visé à l'alinéa 1^{er}, ainsi que sa remorque ou semi-remorque et leur chargement.

Pour l'application de la présente loi, les collectivités publiques auxquelles appartiennent des véhicules dispensés de l'obligation d'assurance assumeront les obligations d'un assureur.

Article 2. — Lorsqu'un seul véhicule a participé à l'accident, son assureur couvrira les dommages corporels subis par tout personne autre que le conducteur.

Il couvrira les dommages matériels subis par des personnes extérieures au véhicule.

Article 3. — En cas de collision entre deux ou plusieurs véhicules, les assureurs couvriront solidairement et proportionnellement à la puissance de chacun des véhicules les dommages corporels subis par toute personne autre que les conducteurs.

Ils couvriront de la même manière les dommages matériels subis par des personnes extérieures aux véhicules.

Article 4. — Lorsqu'un véhicule effectuant un transport public ou payant a participé à l'accident, son assureur, par dérogation aux dispositions de l'article 3 ci-dessus, couvrira seul les dommages corporels et matériels subis par les passagers.

Les assureurs des autres véhicules couvriront les autres dommages conformément aux dispositions de l'article 3 ci-dessus.

Article 5. — Est causé par un accident le dommage subi en portant secours aux victimes.

¹ Ik ontleen dit ontwerp aan de bijlage bij Tunc's boek *La Sécurité routière*. Tunc vermeldt zelf, dat dit ontwerp op allerlei punten uitgewerkt moet worden.

Article 6. — Le dommage subi par un conducteur de véhicule sera couvert par l'assureur de celui-ci. En contractant l'assurance, le propriétaire du véhicule déclarera le revenu professionnel, au moins égal au salaire minimum interprofessionnel garanti, sur lequel il entend que soit calculé le dommage pour l'application des articles 7, c et 8, alinéa 2.

Toutefois, le conducteur d'un véhicule non assuré comme appartenant à une collectivité publique sera indemnisé sur le fondement de son revenu professionnel réel.

Sera également indemnisé sur le fondement de son revenu professionnel réel, s'il est supérieur au revenu déclaré, le conducteur victime d'un accident qui aura donné lieu, à l'encontre d'une autre personne, à une condamnation à une peine d'au moins quinze jours d'emprisonnement.

Article 7. — Hors le cas de mort, la compensation du dommage corporel comprendra éventuellement:

a) le remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques;

b) le remboursement des frais accessoires, tels les frais de transport de la victime;

c) l'équivalent des salaires, des gains ou de la capacité de travail perdus du fait d'une incapacité temporaire ou permanente, ces salaires, gains ou capacité de travail n'étant pris en considération que dans la limite de x fois le salaire minimum interprofessionnel garanti;

d) l'indemnisation d'une perte d'intégrité corporelle;

e) l'indemnisation d'un préjudice esthétique particulièrement grave, portant atteinte aux conditions d'existence.

Article 8. — Lorsque l'accident a entraîné la mort de la victime, ses héritiers auront droit au remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques et des frais accessoires, tels les frais raisonnables d'obsèques.

Les personnes qui étaient à la charge de la victime auront droit, dans les limites de l'assistance qu'elles pouvaient attendre d'elle, à la compensation de ses salaires et gains ou de sa capacité de travail.

Article 9. — En cas de collision entre deux ou plusieurs véhicules l'assurance de chacun d'eux couvrira le dommage subi par lui dans les limites de sa valeur vénale et sous réserve d'une franchise minimale obligatoire (1).

¹ La franchise pourrait être de x % de la valeur de catalogue du véhicule, diminuée de 10% par an, et d'au moins 150 frs.

Cette disposition ne s'appliquera pas aux engins de chantier, aux tracteurs agricoles, ni aux véhicules appartenant à des garagistes, réparateurs ou entrepreneurs de transport.

Article 10. — Le conducteur qui aura volontairement causé le dommage sera déchu de toute indemnité, ainsi que ses héritiers et les personnes à sa charge. Victimes et assureurs pourront exercer contre lui ou sa succession les actions et recours que leur donne le droit commun.

La victime qui aura volontairement causé le dommage sera déchu de tout droit à indemnité, ainsi que ses héritiers et les personnes à sa charge.

Article 11. — Les indemnisations prévues par la présente loi déchargeront à due concurrence la sécurité sociale de ses obligations à l'égard de la victime.

Article 12. — Lorsqu'un véhicule conduit par une personne qui l'avait volé ou qui savait qu'il avait été volé a participé à l'accident, l'assureur ou les assureurs seront dégagés de toute obligation à l'égard du volcur, du conducteur, des recéleurs et des passagers qui savaient que le véhicule avait été volé; ils pourront leur réclamer solidairement les sommes qu'ils auront dû payer du fait de l'accident.

Article 13. — Lorsqu'une personne est, en raison de sa participation dans un accident, condamnée à une peine d'emprisonnement de quinze jours au moins, le tribunal peut décider, compte tenu de toutes les circonstances, y compris les charges familiales du condamné, que l'assureur ou les assureurs en cause seront en tout ou en partie relevés de leurs obligations à son égard et qu'ils pourront lui réclamer le remboursement intégral ou partiel des sommes qu'ils auront dû verser du fait de l'accident, dans la mesure où ses fautes auront causé les dommages.

Article 14. — Les actions en réparation du dommage corporel et du dommage matériel se prescrivent respectivement par cinq ans et par un an à partir de l'accident.

Article 15. — Un accident de la circulation ne pourra donner lieu entre propriétaires et conducteurs de véhicules, cyclistes et piétons, à aucune autre indemnisation que celles prévues à la présente loi.

Article 16. — Tout propriétaire de véhicule qui aura mis plusieurs fois en jeu la garantie de son assurance pour des

accidents survenus dans une période d'un an devra payer, pour l'année afférente au dernier accident et pour l'année suivante, un supplément de prime égal à 10% de la prime originaire pour deux accidents et de 20% de plus pour chaque nouvel accident.

Toutefois, l'assuré peut être exonéré d'un supplément de prime par le Bureau Central de Tarification s'il démontre que l'un des accidents qui l'auraient justifié s'est produit sans aucune faute de conducteur.

Le contrat d'assurance ne pourra déroger aux prescriptions de cet article.

BASIC PROTECTION INSURANCE¹

1. *New Form of Coverage* – Basic protection coverage is a new form of automobile insurance; most of its features, however, are derived from types of insurance already in use, medical payments coverage of current policies being the closest analogy.

2. *Partial Replacement of Tort Liability Insurance with Loss Insurance*. – The new coverage partially replaces tort liability insurance and its three-party claims procedure with loss insurance and a two-party claims procedure under which a victim claims directly against the insurer of his own car or, if a guest, his host's car.

3. *Exemption of Insureds from Tort Liability to Some Extent*. – If tort damages for pain and suffering would not exceed \$ 5,000 and other tort damages, principally for economic loss, would not exceed \$ 10,000, an action for basic protection benefits replaces any tort action against a basic protection insured; in cases of more severe injury, the tort action is preserved, but the recovery is reduced by these same amounts.

4. *Benefits Not Based on Fault*. – In general, a person who suffers injury arising out of ownership, maintenance, or use of a motor vehicle is entitled to basic protection benefits without regard to fault, though one who intentionally suffers injury does not qualify for benefits.

¹ Deze samenvatting van het wetsontwerp ontleen ik aan Keeton en O'Connell zelf; zie hun boek blz. 7 e.v.

5. *Periodic Reimbursement.* – Basic protection benefits are payable month by month as losses accrue, subject to lump-sum payments in special circumstances.

6. *Reimbursement Limited to Net Loss.* – Basic protection benefits are designed to reimburse net economic loss only; overlapping with benefits from other sources is avoided by subtracting these other benefits from gross loss in calculating net loss.

7. *Loss Consists of Expenses and Work Loss.* – Economic loss for which basic protection benefits are payable consists of reasonable expenses incurred and work loss. Work loss consists of loss of income from work (for example, wages) and expenses reasonably incurred for services in lieu of those the injured person would have performed without income. For example, the expenses of hiring household help to do work a housewife had been doing before being disabled by injury are reimbursable.

8. *Property Damage Excluded.* – Damage to property, including vehicles, is not within the basic protection plan, property damage claims will continue to be handled under present law and insurance coverages.

9. *Deductible Losses.* – The standard deductible of basic protection coverage excludes from reimbursable losses the first \$ 100 of net loss of all types or 10 per cent of work loss, whichever is greater.

10. *Standard Limits of Liability.* – The standard maximum liability of an insurer on any basic protection policy is \$ 10,000 for injuries to one person in one accident and \$ 100,000 for all injuries in one accident; an additional limitation prevents liability for more than \$750 for work loss in any one month.

11. *Optional Modifications of Coverage; Added Protection Benefits.* – Coverage with the standard limits, exclusions, and deductible is the minimum that qualifies as basic protection coverage, except that larger deductibles, which result in reduced benefits, are offered on an optional basis at reduced premiums. Policyholders are also offered on an optional basis enlarged coverage called added protection coverage.

12. *Optional Added Protection Benefits for Pain and Inconvenience.* — Basic protection benefits are limited to reimbursement of economic losses and provide no compensation for pain and suffering; a policyholder may purchase an optional added protection coverage for pain and inconvenience benefits.

13. *Catastrophe Protection.* — One optional form of added protection coverage is catastrophe protection coverage, which provides benefits up to \$ 100,000 in addition to basic protection benefits.

14. *Basic Protection Coverage Compulsory.* — Basic protection coverage is compulsory in approximately the sense that liability insurance is now compulsory in Massachusetts, New York, and North Carolina; that is, with few exceptions this insurance coverage is a prerequisite to registering or lawfully operating an automobile.

15. *An Assigned Claims Plan.* — Through an assigned claims plan, basic protection benefits are available even when every vehicle involved in an accident is either uninsured or a hit-and-run car.

16. *Injuries Involving Nonresidents.* — Motoring injuries that occur within the state enacting the plan and are suffered or caused by nonresidents are covered by basic protection; when no policy in effect applies to such injuries, they are handled through the assigned claims plan.

17. *Extraterritorial Injuries.* — Motoring injuries suffered out of state by a person who is an insured, or is a relative residing in the same household, or is an occupant of a vehicle insured for basic protection are covered by basic protection; with this exception, no attempt is made to extend the plan to injuries occurring outside the state enacting the plan.

18. *Multiple Policies and Multiple Injuries.* — Provisions are made for allocating and prorating coverage when two or more policies or two or more injured persons are involved.

19. *Discovery Procedures.* — Special provisions are made for physical and mental examination of an injured person at the request of an insurer and for discovery of facts about the injury, its treatment, and the victim's earnings before and after injury.

20. *Rehabilitation.* — Special provisions are made for paying costs of rehabilitation, including medical treatment and occupational training, and for imposing sanctions against a claimant when an offer of rehabilitation is unreasonably refused.

21. *Claims and Litigation Procedures.* — In general the basic protection system preserves present tort claims procedures, including jury trial, for settling and litigating claims; modifications adapt these procedures to the basic protection plan and particularly to periodic payment of benefits.

22. *Rules Applicable if a Victim Dies.* — The benefits of basic protection are extended to survivors when a motoring injury causes death, the tort exemption applies and special provisions treat the problem of overlapping benefits.

23. *The Insurance Unit and Marketing Arrangements Are Not Altered.* — The insurance unit under the basic protection plan is the same as under the present system; ordinarily a policy will be issued on a described vehicle to the owner of that vehicle. It is expected that the new coverage will be marketed in the same way as present automobile liability insurance.

OVERZICHT VAN DE PLANNEN VOOR EEN VERKEERSVERZEKERING

	<i>Saskatchewan</i>	<i>Keeton- O'Connell</i>	<i>Tunc</i>
Verplichte verzekering?	ja	ja	ja
Schuldbegrip losgelaten?	ja	ja	ja
Bij wie verzekert men zich?	overheids-verzekerings-maatschappij	private verzekerings-maatschappij	private verzekerings-maatschappij
Welke soort schade wordt vergoed?	zaakschade en persoonlijke schade; geen ideële schade	persoonlijke schade; geen zaakschade en ideële schade	zaakschade en persoonlijke schade; geen ideële schade
Maximum-vergoeding?	ja	ja; \$ 10,000	in beginsel: neen
Worden uitkeringen op grond van sociale verzekering en eigen voorzieningen slachtoffer in mindering gebracht?	ja	ja	neen; uitkering verkeers-verzekering wordt in mindering gebracht op uitkering sociale verzekering
Blijft de actie uit onrechtmatige daad bestaan?	ja	ja	neen

INHOUD

Praeadvies Mr. H. A. Bongers

	blz.
I. ENKELE OPMERKINGEN VAN INLEIDENDE AARD	149
1. De formulering van de vraagstelling . . .	149
2. De implicaties van de vraagstelling . . .	154
3. Irrelevantia	156
4. De rechtspolitieke aard van de vraagstelling	160
II. RECHTSGRONDEN VOOR DE PLICHT TOT EN HET RECHT OP VERGOEDING VAN ONGEVALLENSCHADE	161
1. De onrechtmatige daad	161
2. Verzekeringstelsels	169
3. Zaakschade	177
III. OPPORTUNITEITSOVERWEGINGEN	180
1. (Verkeers-)ongevallen als oorzaak van zaakschade, arbeidsongeschiktheid en dood . .	181
a. De verkeersongevallen	181
b. De bedrijfsongevallen	183
c. Het verkeersongeval als bedrijfsongeval .	184
d. Ongevallen in het algemeen	185
e. De verhouding van (verkeers-)ongevallen tot andere oorzaken van invaliditeit en dood	186
2. Rond de practijk van de actie uit onrechtmatige daad	188
a. Enkele bijzonderheden over de procespraxis in verkeerszaken	188
b. Moeilijkheden bij de bewijslevering . .	192
c. De juridische problematiek van het delictenrecht	194
3. Preventie en premiecorrectie	195
4. Collectivering van risico's	197
5. De kosten van verzekering	198
6. Overcompensatie	202
7. Staats- of particuliere verzekering	206

IV. BESTAANDE EN VERLANGDE REGE- LINGEN	209
1. De conceptie-Bloembergen; bestaande re- gelingen	210
<i>a.</i> De kosten van medische behandeling.	210
<i>b.</i> Overlijden van de kostwinner	211
<i>c.</i> Arbeidsongeschiktheid	213
<i>d.</i> De aanvullende rol van het aansprake- lijkeheidsrecht.	214
<i>e.</i> Het sluitstuk: de Algemene bijstandswet	216
<i>f.</i> Een nieuw ongevallenrecht?	217
2. (Verkeers-)ongevallenverzekeringen	219
V. REGRESACTIES VAN RISICODRAGERS EN VERZEKERAARS	220
VI. TEN BESLUIE	226

Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering?

Praeadvies van Mr. H. A. Bongers

„... het eerste beginsel van gerechtigheid: gelijken gelijk behandelen...”
Paul Scholten, Algemeen Deel² p. 177.

I ENKELE OPMERKINGEN VAN INLEIDENDE AARD.

1. De formulering van de vraagstelling.

De term *wettelijke aansprakelijkheid* situeert de vraagstelling boven dit praeadvies geheel in het gebied van verzekeringsrecht en -praktijk; tot het arsenaal van dagelijkse termen van de civilist behoort zij niet. Dat veroorzaakt onduidelijkheid: de vraagstelling suggereert min of meer dat het, komt puntje bij paaltje, slechts zou gaan om de keus tussen een bestaand en een ander verzekeringsstelsel. Daarmede is het gevaar voor misverstanden geschapen ¹. De Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (W.A.M.) verleent aan slachtoffers van zekere verkeersongevallen een vordering rechtstreeks op de verzekeraar; ook dat kan tot misverstand aanleiding geven. Het is daarom wellicht toch nuttig voorop te stellen, dat de w.a.-verzekeraar, die in het verleden geen andere taak had dan de bescherming van zijn verzekerde tegen aanspraken van derden, thans weliswaar tegenover deze derden zelf verplichtingen heeft, maar dat deze niet het karakter van verzekeringsdekking dragen: de verzekeraar is nimmer meer dan de waarborg van een jegens de betrokken derde aansprakelijke verzekerde ².

¹ Zelfs in een stelsel van *causale aansprakelijkheid* als bepleit door Postma (Verkeersrecht 1967 p. 28 v.) blijft het onderscheid reëel, al leidt een *verzekeringstelsel* als van Tunc (b.v. in Journal des Tribunaux 21-5-1966) tot in economisch opzicht ongeveer gelijke uitkomsten. Ook Postma moet bovendien zijn stelsel nog aanvullen met zuivere verzekeringen (voor de automobilist enz. zelf). Vgl. ook Bloembergen, Naar een nieuw ongevallenrecht, rede 1965 p. 17.

² Ook bij de rechtstreekse actie (W.A.M. 6) blijft haar afhankelijkheid van de aansprakelijkheid van de verzekerde voorop staan (W.A.M. 3).

In het verzekeringsrecht betekent wettelijke aansprakelijkheid niet anders dan aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad, deze laatste dan opgevat volgens de traditie, welke ook de quasi-delicten daaronder betreft ³. Daarnaast bestaan nog allerlei andere vormen van aansprakelijkheid, van welke die uit contract en in het algemeen en voor de verzekeraar het belangrijkste is. Terwijl nog niet zolang geleden de w.a.-verzekeraar zich contractuele risico's zoveel mogelijk van het lijf hield is daar in de laatste jaren verandering in gekomen. Vooreerst door het verlenen van dekking voor contractuele aansprakelijkheid mits deze met wettelijke samenliep; dit ging vooral daarom zoveel betekenen omdat alle — ook recente juridische ⁴ — protesten ten spijt in de dagelijkse praktijk deze samenloop hoe langer hoe vaker werd aangenomen ⁵. Vervolgens brak de algemene w.a.-verzekering met de instinctieve afkeer voor de aansprakelijkheid uit overeenkomst, toen zij zuiver contractuele producten- en thans ook dienstenrisico's onder haar standaarddekking ging begrijpen ⁶. En als sluitstuk mag genoemd worden de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen, welke verplicht tot dekking van het risico der „burgerrechtelijke aansprakelijkheid”, waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven ⁷; niemand twijfelt eraan, dat de wetgever, voor de onmogelijke term „burgerrechtelijke aansprakelijkheid” ⁸ niet terugschrikkende, bedoeld heeft daaronder evenzeer de contractuele aansprakelijkheid te begrijpen, n'en déplaise het feit dat ieder in de wandeling van „de verplichte w.a.-verzekering” spreekt ⁹.

Men zou kunnen zeggen, dat de term „wettelijke aansprakelijkheid” langzamerhand nieuwe connotaties krijgt. Zulk een formele constatering doet echter aan de achtergronden

³ Vgl. Lippmann, Verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid (1951) p. 22; mijn Algemene wettelijke aansprakelijkheidsverzekering (1964) p. 44 v.

⁴ B.v. van Schoordijk W.P.N.R. 4810-4812.

⁵ Vgl. practadviezen N.J.V. 1960 van Kist en Wiersma; mijn a.w. p. 28 v.

⁶ In resp. 1964 en 1966.

⁷ W.A.M. 2, 3.

⁸ Niet zonder precedent (b.v. art. 93 Ongevallenwet 1921). Hier is de term overgenomen uit het Beneluxtractaat (Tractatenblad 1955 nr. 16).

⁹ W.A.M., Memorie van Toelichting p. 9 (Handelingen Tweede Kamer 1960-61, 6342 nr. 3).

daarvan geen recht. Het is geen nieuw gezichtspunt, dat de onderscheiding tussen delictuele en contractuele aansprakelijkheid, voorzover deze onderscheiding als principieel wordt opgevat, nogal quaestieus is¹⁰. Het is het besef dat voor een verschillende regeling van beide vormen van aansprakelijkheid zo weinig te zeggen valt en dat deze zozeer naar willekeur neigt, hetwelk de practijk er toe brengt de grenzen tussen beide te vervagen. Dat deze practijk vooral de verzekeringspraxis is, valt licht daaruit te verklaren dat op haar terrein de onderscheiding zich vanouds in haar gevolgen het meest deed gevoelen.

Wanneer het gaat om contractuele aansprakelijkheid voor de gevolgen van ongevallen ligt het voor de hand aan vervoerscontracten te denken. Op dat terrein kennen we merkwaardige wetsbepalingen ter regeling van de aansprakelijkheid¹¹; de Hoge Raad is er aan te pas moeten komen om vast te stellen, dat deze bepalingen niet de contractuele maar de wettelijke aansprakelijkheid regelen¹², zo weinig sprak dit voor zichzelf. En, omgekeerd, op het gebied van de bedrijfsongevallen kennen we B.W. 1638 x; blijkens zijn plaatsing regelt dit artikel een contractuele aansprakelijkheid, maar de inhoud zou eerder aan een aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad doen denken: zelfs bijvoorbeeld de weduwe krijgt (niet als erfgename maar voor zich) een vordering, en zij kan toch moeilijk als een contractante worden beschouwd.

Het is hier de plaats noch de gelegenheid om na te gaan de houdbaarheid van de dogmatische onderscheiding tussen beide hoofdvormen van aansprakelijkheid. Dat is ook niet nodig, omdat ook bij handhaving daarvan rekening moet worden gehouden met de duidelijke vervaging van de grens tussen beide in het rechtsleven. Dat betekent, dat wanneer er toe besloten zou moeten worden op het gebied van persoonlijke ongevallen het aansprakelijkheidsrecht met pensioen te sturen, tussen wettelijke en contractuele aansprakelijkheid geen onderscheid mag worden gemaakt omdat dit als onge-

¹⁰ Litteratuur bij H. Drion c.s., *Onrechtmatige Daad* (1964) III nr. 4.

¹¹ Spoorwegwet 1, Locaalspoor- en Tramwegwet 5, Wet Autovervoer Personen 8 e.d.

¹² H.R. 7-11-1958 N.J. 1960 nr. 117. Zie ook noot H.B. onder H.R. 3-4-1960 N.J. 1960 nr. 412.

rechtvaardigd, immers discriminerend zou worden onder-
vonden.

Een *stelsel van verzekering* ter eventuele vervanging van de aansprakelijkheidsregeling is een tweede component van de vraagstelling. Van Marwijk Kooy¹³ stelt zich veel voor van beschouwingen in dit praeadvies over aard en techniek van zulk een stelsel. Ik moet hem teleurstellen. Niet omdat – waarom zou ik dat niet aanstonds belijden – ik tot een ontkennend antwoord op de vraag kom: een praeadviseur moet ook informatie geven over mogelijkheden welke hij zelf verwerpt. Wel daarentegen omdat de techniek van de verzekeringsstelsels – pluralis! – voor de beantwoording van de vraag niet van overwegend belang is. Dat is maar een geluk, omdat er zeer uiteenlopende stelsels worden verdedigd en bespreking van hun technische mérites meer plaats zou vergen dan voor de beantwoording van de vraag zelf is toegemeten.

Dat neemt niet weg, dat enkele opmerkingen over de aard van de verzekeringsmogelijkheden niet achterwege behoren te blijven. Dat kan het beste geschieden bij het overzicht van reeds bestaande voorzieningen en van de door sommige schrijvers gewenste veranderingen (hoofdstuk IV).

De gestelde vraag tenslotte heeft betrekking op *verkeersongevallen*. En daarmee ligt ter tafel de vraag of het verdedigbaar, laat staan juist is om alléén aan *verkeersongevallen* te denken resp. – voor wie dit in beginsel zou aanvaarden – om *alle verkeersongevallen* onder het verzekeringsstelsel te betrekken.

Om het laatste voorop te stellen: hier is het blijkbaar voornamelijk een quaestie van premie, want wie deze in beginsel ten laste van de eigenaars van motorrijtuigen wil brengen kan moeilijk anders dan zich beperken tot die verkeersongevallen waarbij motorrijtuigen zijn betrokken¹⁴. Zodra men de premie gaat zoeken bij de potentiële slachtoffers is voor zulk een beperking geen reden¹⁵.

Uitbreiding tot alle ongevallen¹⁶ impliceert in ieder geval

¹³ Verkeersrecht 1966 p. 76.

¹⁴ Tunc t.a.p.

¹⁵ Van Marwijk Kooy, Verkeersrecht 1966 p. 75.

¹⁶ Waarbij overigens aanstonds de moeilijkheid rijst, hoe een ongeval moet worden gedefinieerd. Het groundbegrip, dat uitgaat van

dat een formule wordt gevonden waardoor allen die eventueel bij het ongeval betrokken kunnen worden zouden bijdragen. Dit kan, door op het voetspoor van Van Marwijk Kooy de premie ten laste van de mogelijke slachtoffers te brengen, mogelijk is ook een stelsel als bepleit door Bloembergen dat de premie voor een belangrijk deel aan de algemene middelen wil onttrekken ¹⁷.

De moeilijkheid bij de keuze springt in het oog. Wanneer een verzekeringsstelsel het geldende aansprakelijkheidsrecht komt vervangen is het aanstonds de vraag, welke ongevallenslachtoffers ¹⁸ daarvan zullen profiteren (of, zo men wil: de dupe zullen worden). Iedere beperking schijnt een discriminatie, en daarom te verwerpen tenzij aangetoond zou kunnen worden dat een zekere categorie slachtoffers zich zo karakteristiek onderscheidt van de overigen, dat aan een afzonderlijke regeling het discriminerende karakter ontbreekt. Er zijn categorieën, waarvoor dit traditioneel wordt verdedigd, nl. de verkeersslachtoffers of sommigen van hen ¹⁹. Sommige schrijvers erkennen weliswaar de discriminatie maar bagateliseren deze op een wijze voor welke de Nederlandse jurist moeilijk begrip zal kunnen opbrengen ²⁰.

Soms brengen emotionele maar daarom nog niet te verwerpen overwegingen iemand er toe voor bepaalde potentiële ongevallenslachtoffers recht op verzekeringsuitkering te bedingen zonder dat zijn aansprakelijkheid daarbij aan de orde komt ²¹. Daar is natuurlijk even weinig tegen in te brengen als tegen een gift; het is feitelijk niet anders.

een uitwendig werkend geweld, ondervindt zowel in de Ongevallenwetten als in particuliere ongevallenpolissen uitbreiding (zonnesteek, beroepszichten b.v.). Al deze uitbreidingen zijn vroege symptomen van het doordringende besef dat beperking tot ongevallen steeds willekeurig, en in de sociale verzekering discriminerend is. Zie hierna p. 175.

¹⁷ Rede p. 22 v.

¹⁸ Waaronder hier en later mede te verstaan de nagelaten betrekkingen van dodelijk getroffenen.

¹⁹ B.v. voor slachtoffers van ongevallen, waarbij motorrijtuigen betrokken waren. Zie hierna p. 170 v.

²⁰ Keeton en O'Connell, Basic protection for the traffic victim (1965) p. 3 merken op, dat het argument stereotiep is. Vermoedelijk, omdat het nog nimmer werd weerlegd!

²¹ Zo b.v. de (schade- of sommen-)verzekering, welke een automobilist mede ten behoeve van de passagiers in zijn wagen kan sluiten. Van dezelfde aard zijn door werkgevers gesloten verzekeringen

Het zou niet juist zijn, uit de gebruikte formulering af te leiden dat wij voor een *dilemma* staan. Dat is duidelijk bij beschouwing van de actuele situatie. Naast het geldende aansprakelijkheidsrecht kunnen wij bogen op een stelsel van sociale verzekeringen, dat zo omvattend is dat Bloembergen het er plus minus bij zou willen laten ²². Het aansprakelijkheidsrecht kan dus een aanvullende functie vervullen. Het is niet het minst belangrijke tekort van sommige der bepleite stelsels om de (wettelijke) aansprakelijkheid door een verzekeringssysteem te vervangen dat deze mogelijkheid over het hoofd wordt gezien of althans onvoldoende motieven worden aangevoerd voor verwerping van die mogelijkheid.

De *conclusie* zou moeten zijn dat er op de formulering van de vraagstelling van alles valt af te dingen. Maar dat was geen reden om haar te wijzigen. Het is niet zinvol een vraag, goed of verkeerd geformuleerd, te ontgaan wanneer deze juist in de bewuste vorm bij herhaling aan de orde is gesteld en veel aandacht heeft getrokken. Maar het is wel een teken aan de wand als reeds bij de aanloop van de beschouwing moet worden vastgesteld dat aan de vraagstelling nogal wat schort.

2. De implicaties van de vraagstelling.

In de vorige paragraaf kwam reeds ter sprake dat bepaalde opvattingen over de vervanging van de wettelijke aansprakelijkheid door een systeem van verzekeringen tot discriminatie leiden. Dat roept onmiddellijk de vraag op in hoeverre ten aanzien van de onderwerpelijke vraag het opofferen van een beginsel aan de opportuniteit, en dan in een nader te bepalen mate en vorm, geoorloofd is. Geen nieuwe vraag: de jurist leeft voortdurend in het spanningsveld tussen principe en opportuniteit.

Het blijft inmiddels niet bij datgene waarop hierboven werd gezinspeeld. De vraagstelling zelf impliceert een veel verder gaande inbreuk op een erkend rechtsbeginsel. Wie vraagt of ten aanzien van (verkeers-)ongevallen de (wettelijke) aansprakelijkheid niet door een verzekeringsstelsel be-

voor aanvullende uitkeringen bij arbeidsongevallen. Zie ook de opmerking van Rutten, Verkeersrecht 1966 p. 6 over de Ongevallenwetten.

²² Rede p. 22 v.

hoort te worden vervangen, gaat althans uit van de praesumptie, dat in het algemeen de regeling van de aansprakelijkheid volgens het huidige recht — hoezeer wellicht op onderdelen voor verbetering vatbaar — gehandhaafd moet blijven. Anders heeft het geen zin te onderzoeken of ten aanzien van onrechtmatige daden van een bepaalde categorie een uitzondering moet worden gemaakt.

Deze opmerking mag met recht worden aangeduid als een trap tegen een reeds geopende deur. Daarvoor is het dan ook een implicatie. Maar er is bovendien een gezonde reden voor haar aan te voeren. Hierna zal blijken, dat enkele argumenten welke voor een bevestigende beantwoording van de vraag worden aangevoerd in wezen niet anders zijn dan een kritiek op de aanvaarding van de (c.q. met schuld gepaard gaande) onrechtmatige daad als rechtsgrond voor een schadevergoedingsactie. Wanneer echter juist is dat de regeling van de delictuele aansprakelijkheid in *beginsel* bijval verdient (en niet alleen impliceert de vraag dat maar bovendien is het vrijwel een communis opinio²³) dan hebben deze argumenten slechts enige betekenis indien zij aansluiten op karakteristieke verschillen tussen onrechtmatige daden in het wegverkeer (of althans als oorzaak van ongevallen in of buiten het verkeer) en andere onrechtmatige daden. Zulke verschillen kunnen zo ingrijpend zijn, dat het verwijt van discriminatie niet meer opgaat; in hoofdstuk II par. 2 zal echter het tegendeel blijken. Maar daarnaast moet worden aanvaard dat een uitzondering op een algemene regeling ook door puur praktische argumenten soms voldoende kan worden ondersteund.

Evenwel, al verdient een doctrinair standpunt geen aanbeveling en moet er plaats blijven voor afwijkingen op grond van praktische, desnoods opportunistische overwegingen, tot willekeur mag dit niet leiden. Dat betekent, dat steeds moet worden afgewogen het gewicht van het rechtsbeginsel, waarop inbreuk wordt gemaakt, tegen het gewicht van de praktische argumenten welke deze inbreuk zouden moeten rechtvaardigen. Wie dit uit het oog verliest om stelselmatig het primaat van de praktische oplossing voor te staan, verzeilt onvermijdelijk in een doctrinisme van de kwalijkste soort: nl. het doctrinisme van het opportunisme.

²³ Met een beroep op het rechtsgevoel, zelfs als het om enkele tientjes gaat! Zie Rutten t.a.p. p. 7 over eigen risico's.

Het beginsel dat overboord wordt gezet is niet dat van de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad. Dat zou weerstand oproepen, maar het zou althans een standpunt uit één stuk kunnen zijn. Het beginsel waarvan wordt afgeweken is wederom dat van de non-discriminatie. Het komt hier in een derde vorm te voorschijn: aan de ene onrechtmatige daad worden andere rechtsgevolgen verbonden dan aan de andere. En een nog veel kwalijker vierde vorm van discriminatie zullen wij in hoofdstuk II par. 2 leren kennen. Nu is anno 1967 discriminatie een modeterm geworden, en dat moet aansporen tot kritische terughoudendheid. Er is echter nauwelijks een fundamentele rechtsbeginsel denkbaar dan het gelijk behandelen van hetgeen, ten aanzien van het rechtspunt in quaestie, essentieel gelijk is.

De slotsom is, dat slechts zeer zwaar wegende argumenten van praktische aard zouden kunnen dienen om de discriminatie te rechtvaardigen. De twee „lichte” vormen van de vorige paragraaf zouden zonder moeite ondervangen kunnen worden door in de vraagstelling te spreken van aansprakelijkheid resp. ongevallen zonder enige beperking. Doch de belangrijkste problemen – de verschillen in behandeling van éénsoortige onrechtmatige daden, wanprestaties of welke oorzaken van aansprakelijkheid ook; en vooral de uiteenlopende regelingen voor dood resp. invaliditeit door ongeval dan wel door andere oorzaken – laten zich niet zo eenvoudig oplossen.

De praktische argumenten komen in hoofdstuk III aan de orde. Het is daar ook de plaats voor het verschaffen van cijfermateriaal. Hier moge worden volstaan met de opmerking, dat „voorwetenschappelijke kennis”²⁴ ten aanzien van verkeersongevallen en hun gevolgen ons kan bedriegen.

3. *Irrelevantia.*

De discussie, zoals deze in het buitenland en thans ook hier te lande de laatste jaren is gevoerd, wordt wat bedorven door mededelingen, stellingen en onderstellingen welke als argument iedere betekenis missen maar die hetzij een beroep op emoties doen hetzij insinueren, dat sommige deelnemers aan het gesprek zich wel door eigen belangen zullen laten

²⁴ Kennis in een wel zeer oneigenlijke zin. De term is van Bloembergen (Schadevergoeding bij onrechtmatige daad, diss. 1965, p. 7).

leiden. Hoe irrelevant een en ander ook is, bij de oordeelvorming heeft het gewogen zodat er niet aan een bespreking valt te ontkomen; met de uitgesproken hoop inmiddels, dat deze zaken daarmee buiten de discussie zullen worden gesteld.

Voor velen is het bestaande recht, zeker op het punt van de delictuele aansprakelijkheid, een huisje zo heilig, dat elke aanval daarop tot grote cloquentie inspireert²⁵. Dat heeft natuurlijk niets te betekenen als het huisje even bouwvallig als heilig zou blijken. Voor wie uit wetenschappelijke belangstelling aan het bestaande stelsel verknocht is²⁶ is het een troostrijke gedachte, dat zelfs het verst gaande verzekeringsstelsel letterlijk geen enkele vraag van het delictenrecht en het verkeersrecht als van zonder belang voor de toekomst aan het wetenschappelijk onderzoek onttrekt²⁷.

Ook sommigen onder de voorstanders van vervanging van aansprakelijkheid door verzekering blijven niet steeds terzake. De argumentatieve waarde van bekeringsgeschiedenissen²⁸ is natuurlijk nihil, zelfs al zijn als hier de bekeerlingen auteurs van zulk een groot gezag. Veel kwaad doet het niet, maar zij lokken enige geïrriteerdheid bij onbekeerden uit. Veel meer bezwaar moet gemaakt worden tegen de veronderstelling dat zekere groepen van bij het probleem betrokkenen het voortbestaan van een pretenselijk ongezonde toestand zouden bevorderen en verbetering daarvan (door bv. invoering van een verzekeringsstelsel) zouden tegenhouden om hun bijzondere belangen veilig te stellen. Onze Nederlandse auteurs gaan zich niet te buiten aan praesumpties van kwade trouw als bv. Prosser niet schroomt te uiten²⁹. Maar het is reeds onjuist in dit verband de verhouding van algemeen en bijzonder belang aan de orde te stellen. De groepen immers, aan welke vooral in dit verband wordt gedacht, omvatten vertegenwoordigers van dienstver-

²⁵ Rutten t.a.p. p. 3 noot 5.

²⁶ Bloembergen rede p. 27 noot 2.

²⁷ Zaakschade blijft in de gedachtengang van veel auteurs buiten de regeling. Zie hierna p. 177 v. Bovendien kan zij – en dat geldt ook voor letsel – op andere wijze dan bij gelegenheid van een ongeval onrechtmatig worden veroorzaakt. Wat het verkeersrecht betreft: dit is primair strafrecht.

²⁸ Rutten t.a.p. p. 3, Van Marwijk Kooy t.a.p. p. 73.

²⁹ Law of Torts 1964 nr. 86, ook geciteerd door Bloembergen, rede p. 20.

lenende beroepen: balie en verzekeringsbedrijf. Geen beoefenaar van zulk een beroep mag de behoefte aan zijn dienstverlening, nog wel in strijd met een algemeen belang, kunstmatig in leven trachten te houden. Er is, zeker in Nederland, geen aanleiding om te verwachten dat advocaat en verzekeraar een ander standpunt zullen huldigen. Desalniettemin is deze casus non dabilis ter discussie gesteld. Daarom, en voorzoveel nodig ter geruststelling van de lezer die zijn argwaan niet kan overwinnen, moet nog worden vastgesteld dat het dagelijks brood ³⁰ van advocaten en verzekeraars ook in feite geen gevaar loopt: de discussie heeft geen of nauwelijks enige grondslag in de feiten.

Het aantal advocaten in ons land neemt ondanks de groei van het nationale inkomen en de ontwikkeling van de conjunctuur niet toe ³¹. Een in het ergste geval toch slechts geringe teruggang in het aantal ongevallenzaken zou onder deze omstandigheden weinig uitmaken. Die teruggang zou inderdaad slechts gering zijn. Ten eerste omdat het aantal ongevallen dat tot belangrijk letsel of de dood voert in verhouding tot het totale ongevallencijfer toch gelukkigerwijze zo klein is ³²; bovendien werden deze gevallen, indien er aansprakelijkheid was, als regel in der minne afgewikkeld. Er zou zelfs een kans zijn op toeneming van het aantal zaken, nl. als gekozen werd voor een stelsel dat vergoeding der werkelijke schade beoogt: het bedrag van de schade is dikwijls een heet hangijzer en dat zou zich dan in alle gevallen van dood en letsel, ongeacht enige aansprakelijkheid, kunnen doen gevoelen. Een tweede punt is, dat zelfs indien een verzekeringsstelsel tot stand zou komen voor de zaakschade wel de oude toestand gehandhaafd moet blijven ³³. Weliswaar zou bij afschaffing van het regres door de verzekeraar een aantal procedures wegvallen ³⁴ (ondanks knock for knockovereenkomsten en schaderegelingsaccorden ³⁵ zijn deze regrespro-

³⁰ Bloembergen rede p. 27 („... om den brode...”), Van Marwijk Kooy t.a.p. p. 76.

³¹ In 1953 waren er 2006 advocaten ingeschreven, in 1966 was dit verminderd tot 1954.

³² Voor cijfers zie hoofdstuk III par. 1.

³³ Zie hoofdstuk II par. 3.

³⁴ Zie hoofdstuk V.

³⁵ Over knock for knockovereenkomsten Groeneweg in Verze-
keringsarchief 1960 p. 113. Over deze en schaderegelingsaccorden
Van der Wansem, Motorrijtuigverzekering 1966 p. 148 v.

cedures veel te talrijk ³⁶⁾, maar dit wordt ruimschoots gecompenseerd door de snelle ontwikkeling van de rechtsbijstandverzekering ³⁷⁾: een zeer ruime meerderheid van de auto's is niet tegen wagenschade verzekerd, en de ontwikkeling van de rechtsbijstandverzekering heeft tot gevolg dat gedupeerde onverzekerde autobezitters zich hoe langer hoe meer tot een advocaat wenden om de schuldige derde tot betaling van de schade te dwingen.

Wat het verzekeringsbedrijf betreft staat eveneens allerminst vast, dat de vervanging van de aansprakelijkheidsregeling door een systeem van verzekering nadeel zou veroorzaken. Zoals hierboven reeds werd opgemerkt behoort althans alles met betrekking tot de zaakschade bij het oude te blijven, en daarmee blijft ook de aloude w.a.-verzekering nagenoeg intact ³⁸⁾. Vervolgens denken vele van de geopperde verzekeringsstelsels de hoofdrol toe aan het particuliere verzekeringsbedrijf: dan zou de overschakeling zelfs enige commerciële vooruitgang met zich brengen. Ook een voorziening van overheidswege behoeft de particuliere ondernemingen niet beslist in het vaarwater te zitten: de Ongevallenwetten hebben geleerd dat medewerking aan de uitvoering van een sociale verzekering door een particuliere assuradeur zeer wel mogelijk kan zijn en dit gezonde standpunt is, wel wat laat, in het wetsontwerp Algemene wet zware geneskundige risico's herontdekt. Maar zelfs al zou dit alles niet het geval zijn, dan valt de geringe achteruitgang in premieomzet welke een bepaalde soort verzekeringsstelsel met zich zou brengen in het niet bij de koude nationalisatie, welke de verzekeraars zich op het terrein van de zg. medische variaverzekeringen sinds jaar en dag moeten laten welgevallen ³⁹⁾; om zulk een kleinigheid, uit een commercieel oogpunt gezien, als thans aan de orde is zullen zij niet licht in een staat van opwinding geraken.

Maar op de lange duur beschouwd, hebben en de balie en het verzekeringsbedrijf belang bij gezonde en rechtvaardige

³⁶⁾ Zie de cijfers op p. 190; meer dan de helft van de procedures wordt gevoerd door regreszoekende risicodragers en assuradeuren.

³⁷⁾ Zie Van der Wansem, Verzekeringsarchief 1965 p. 102; Van der Feltz en De Savornin Lohman in Advocatenblad 15-10-1965.

³⁸⁾ Uit de cijfers op p. 182 blijkt, dat in geld uitgedrukt rond 83% van het w.a.-risico zaakschaderisico is. In aantal gevallen zelfs 95 %.

³⁹⁾ Ten aanzien van arbeidsongeschiktheidsrisico's en ziektekostenrisico's, om het bij enkele sprekende voorbeelden te laten.

rechtsverhoudingen. Ik meen, dat de vervanging van de aansprakelijkheid door een verzekeringssysteem dat allerminst zou bevorderen. En als *op die grond* de advocaten en assuradeuren tezamen en in vereniging zich tegen zulk een plan verzetten, dan gaarne applaus en bloemen.

4. *De rechtspolitieke aard van de vraagstelling.*

Het behoeft weinig betoog dat, nu juist door de beperking in de vraagstelling – (verkeers)ongevallen – de dogmatiek slechts in zoverre van belang kan zijn dat zij in sommige opzichten ons instrument is om het gewicht te bepalen van practische en opportunititsoverwegingen, de vraag een overwegend politiek karakter draagt. In de vorige paragraaf werd gewezen op een tekort aan relevantie van sommige argumenten, en ook dat is in politieke discussies geen ongevoen verschijnsel.

Later komt het een en ander over onze sociale voorzieningen aan de orde. Alweer een punt waar politieke – en ook rechtspolitieke – meningen kunnen botsen. Maar er schijnt langzamerhand te dien aanzien een communis opinio te groeien ⁴⁰, en in elk geval zijn de geschillen in de huidige situatie wel zo gering dat zij geen belangrijke rol behoeven te spelen.

Het politieke karakter van de vraagstelling brengt wel als een belangrijk gevolg met zich, dat een beroep op de geschiedenis zowel als op de situatie in het buitenland en de buitenlandse schrijvers op zichzelf weinig uithaalt. Met betrekking tot de geschiedenis zal dit duidelijk worden in hoofdstuk II par. 2 – de afschaffing van het ongeval als criterium voor rechten krachtens sociale verzekering –; voor wat betreft de situatie in het buitenland wordt het goed geïllustreerd door de Canadese provincie Saskatchewan welke reeds een verzekeringssstelsel ter gedeeltelijke vervanging van de aansprakelijkheid kent: als men zegt ⁴¹ dat het stelsel daar bevredigend werkt betekent dit niets, want op een oppervlakte van circa 20 maal die van ons land wonen ongeveer evenveel mensen als in Groot-Amsterdam; een dichtheid aldus van ruim 1 ziel per k.m.² (in Nederland 370 per k.m.²!), en de ongevallenfrequentie is dan ook navenant.

⁴⁰ Zie p. 173.

⁴¹ Bloembergen rede p. 20.

Bij de beoordeling van een (rechts-)politieke situatie gaat het om het hic et nunc. Dat betekent niet, dat opvattingen in het buitenland geen vermelding zouden verdienen ⁴², maar wel dat daarbij steeds in het oog moet worden gehouden of die opvattingen niet geheel zijn geïnspireerd op (en misschien zelfs worden gerechtvaardigd door) bijzondere omstandigheden die elders wel, hier evenwel niet aanwezig zijn ⁴³.

II RECHTSGRONDEN VOOR DE PLICHT TOT EN HET RECHT OP VERGOEDING VAN ONGEVALLEN-SCHADE.

1. De onrechtmatige daad.

Hoewel de voorstanders van vervanging van de vergoeding van ongevallenschade krachtens onrechtmatige daad ⁴⁴ door een stelsel van verzekeringen het delictenrecht in zijn wortels aantasten geven zij daarvan in het algemeen geen rekenschap. Wel wijst Van Marwijk Kooy ⁴⁵ er op dat men uit praktische overwegingen zich maar beter tot *verkeers*-ongevallen kan beperken, want dat het betere de vijand van het goede is. Een cliché, dat weinig overtuigingskracht heeft.

⁴² Overleg tussen de praeadviseurs heeft ertoe geleid, dat Prof. Bloembergen dienaangaande uitvoerige gegevens zal verschaffen, en dat ik in het bijzonder de situatie in Nederland onder het oog zal zien. Afgezien hiervan en van de quaestie van het regres (hoofdstuk V) was werkverdeling in verband met de nogal uiteenlopende standpunten van de praeadviseurs niet mogelijk.

⁴³ Het blijkt dat de Amerikaanse en Franse auteurs sterk beïnvloed worden door traagheid, soms zelfs onvoldoende niveau van de rechtspraak en/of door het (ook relatief) veel te grote aantal procedures in hun landen. Voorts is van gewicht de geringe ontwikkeling (V.S.) of (vergeleken bij ons land) geheel andere structuur (Scandinavische landen) van de sociale verzekeringen. Ik meen, dat bij een beroep op voorvechters van verzekeringsstelsels in de bewuste landen deze verschillen niet steeds genoegzaam zijn verdisconteerd.

⁴⁴ Als hier en hierna korthedshalve van onrechtmatige daad en wettelijke aansprakelijkheid wordt gesproken dient er rekening mee te worden gehouden dat m.m. voor wanprestatie en contractuele aansprakelijkheid hetzelfde zal gelden. Vgl. hiervoor p. 150 v.

⁴⁵ t.a.p. p. 75. De schrijver gaat er ten onrechte van uit dat het *verkeer* „de schade en het leed van het overgrote deel van deze (= door ongevallen in het algemeen) getroffen“ veroorzaakt; vgl. hoofdstuk III par. 1.

Bovendien laat ook hij in het midden dat een onrechtmatige daad op andere wijze dan door een ongeval schade kan veroorzaken; en daarbij behoeft de schuld van de dader (eventueel de medeschuld van de schadeliijder) niet van andere aard te zijn dan bij (verkeers-)ongevallen het geval is.

Men kan bepleiten, dat de vergoeding krachtens de onrechtmatige daad niet vervangen maar overbodig moet worden door een alomvattend verzekeringsstelsel. Maar dan is een argument dat de aansprakelijkheid van de schuldige aan een verkeersongeval onrechtvaardig zou zijn en dat hetzelfde zou gelden voor het mislopen van vergoeding door een slachtoffer dat zelf schuld heeft evenmin juist als terzake. Geladen termen als „onrechtvaardig” moeten trouwens met wat meer reserve gehanteerd worden. Als – met het oog op de aard van de schuld van de veroorzaker – het werkelijk onrechtvaardig zou zijn hem voor de schade aansprakelijk te achten, en dat wordt gezegd ⁴⁶, dan zal men de aansprakelijkheid moeten opheffen ongeacht of een verzekeringsstelsel haalbaar zal zijn. En ook op ander gebied zouden de plegers van onrechtmatige daden de dans moeten ontspringen indien ten aanzien van hun schuld hetzelfde zou kunnen worden aangevoerd als voor verkeersovertreeders wordt bepleit.

Bloembergen heeft zijn aangehaalde rede streng en fraai gesystematiseerd. Hij ziet achtereenvolgens separaat onder ogen o.a. de positie van de dader ⁴⁷ en het slachtoffer. Als de systematiek van dienaars tot heerseres wordt, gebeuren er echter verkeerde dingen. Zo meen ik te mogen verklaren dat de schrijver los van elkaar behandelt de vragen: – Is het rechtvaardig, dat de schuldige dader schade moet vergoeden, en: – Is het rechtvaardig dat het schuldige slachtoffer van vergoeding verstoken blijft ⁴⁸. Dat lijkt mij niet juist; er is slechts één vraag, nl.: Wie van beiden moet de schade dragen.

Als we niet de posities van de beide partijen uit het Tatbestand abstraheren en afzonderlijk bezien, maar deze tegen elkaar afwegen komen wij tot geheel andere resultaten. In

⁴⁶ Tunc t.a.p. (onder I nrs. 5 en 6). Bloembergen rede p. 10 laat zich in een (rhetorische?) vraag in dezelfde zin uit.

⁴⁷ De bestuurder van het motorrijtuig schijnt per definitionem de dader te zijn, zelfs als een ander, b.v. het slachtoffer zelf, alle schuld treft. Een zo oneigenlijk woordgebruik ware liever te vermijden.

⁴⁸ rede p. 10 v. resp. p. 14 v.

de abstracties van Bloembergen was het m.i. weliswaar niet juist maar toch begrijpelijk om het juridische schuldbegrip een morele vulling te geven. Dat is niet het geval als we slechts uitgaan van de vraag, wie het billijkste met de schade kan worden belast. Daarbij kan de moraal zeker buiten beschouwing blijven, zoals de risico-aansprakelijkheden ten overvloede aantonen. Heeft sinds mensenheugenis ooit iemand gevraagd of het wel rechtvaardig was dat een huis-eigenaar de schade door een instorting, waaraan hij niet slechts moreel onschuldig was maar wellicht zelfs part noch deel had, aan gelaedeerden moest vergoeden?

Omtrent de betekenis van *schuld* in B.W. 1401 en soortgelijke bepalingen lopen de opvattingen uiteen⁴⁹. Een opvatting evenwel, dat hier schuld slechts aanwezig zou zijn als de dader een *moreel* verwijt treft, wordt in het algemeen ook door subjectivisten niet aangehangen. Zeker geeft de jurisprudentie aan deze opvatting geen steun. Ook als daarin van verwijtbaarheid of laakbaarheid wordt gesproken vindt een zekere objectivering plaats doordat de rechter zich niet zozeer in het zieleleven van de dader verdiept als wel zijn gedrag toetst aan hetgeen anderen (de „gemiddelde” mens, de groepsgeenoot e.d.) plegen te doen: de vergelijkingsfactor is dan ook niet het zwakste moment van die ander, maar hetgeen deze pleegt te doen, hetgeen zijn gebruikelijke gedrag is⁵⁰. Het juridische verwijt verschilt aldus niet alleen van het morele verwijt, het is zelfs een geheel andere categorie.

Het is naar mijn gevoelen merkwaardig, dat de voorstanders van de opheffing van de aansprakelijkheid juist ten aanzien van verkeersongevallen (of ongevallen in het algemeen) de schuld als een morele categorie benaderen⁵¹. Een eigenlijke verantwoording daarvan heb ik niet kunnen vinden; praktische argumenten nemen steeds de plaats van zulk

⁴⁹ H. Drion c.s., a.w. I nrs. 239 v.

⁵⁰ Van deze vergelijkingen is de rechtspraak vol. Het voorbeeld bij uitstek is H.R. 26-11-1948 N.J. 1949 nr. 149 m.n. Ph.A.N.H. Sindsdien geldt de aansprakelijkheid van de ouders ingevolge B.W. 1403, 2,5 onbetwist als een *schuldaansprakelijkheid* (Drion bij Hofmann p. 261 v., Rutten bij Asser² p. 516 v.). De vergelijkingsfactoren, welke voor de schuld van de ouders van belang zijn, zijn in het arrest nauwkeurig aangewezen.

⁵¹ B.v. Bloembergen rede p. 10, Van Marwijk Kooy t.a.p. 74. Bij Tunc en Rutten t.a.p. impliciet.

een verantwoording in. Maar hoe dan ook ontvalt het betoog iedere kracht voor die gevallen, waarin de dader een moreel verwijt wel treft. De betrokken auteurs trekken de consequentie daaruit wel voor gevallen van opzet, culpa dolo proxima of aanverwante artikelen.⁵² Maar daarmee is men er niet: als morele verwijtbaarheid juridisch criterium zou zijn, zou ook in talloze andere gevallen, hoever dan ook van opzet verwijderd, aansprakelijkheid moeten blijven bestaan, want het is eenvoudig niet juist dat de veroorzakers van verkeersongevallen in den regel moreel vrijuit zouden gaan. Ik kom daarop hieronder terug.

In het verbintenissenrecht is de moraal zelden een bron van verplichtingen. En we hebben haar als zodanig ook niet nodig. Wanneer in een tussen twee partijen bestaande rechtsverhouding een schade valt moet worden nagegaan wie deze heeft te dragen; bij de beslissing dienaangaande spelen allerlei risicofactoren een rol. In die context moet ook de (juridische) schuld, het (juridische) verwijt genoemd worden. Dat sluit trouwens treffend goed aan bij het spraakgebruik van alle dag; ook zonder dat van morele tekortkomingen sprake is verwijten wij, geven wij de schuld als er sprake is van onvoorzichtigheid: het gezin (de opvoeding) en de maatschappij reilen en zeilen op deze noties. Toegegeven dat aldus de schuld in juridische zin wordt opgevat als een risicofactor, wat zou daartegen zijn. Is het – en aldus varieer ik de vraag van Bloembergen – niet billijk dat degenen die van mijn onvoorzichtigheid de dupe wordt van mij zijn schade vergoed krijgt en dat het risico van mijn falen op mij drukt, ook al is voor een zedepreek geen plaats^{53, 54}?

⁵² Tunc t.a.p. art. 11 voorontwerp (opzet), Bloembergen rede p. 26 (opzet), Rutton t.a.p. p. 7 (opzet en culpa dolo proxima). Zie ook Swart t.a.p. p. 30.

⁵³ Dat Swart (t.a.p. 27 v.) met nadruk wijst op de risico-aansprakelijkheden is natuurlijk ad rem. Maar voor wat de schuldaansprakelijkheid betreft stelt hij zich op in één linie met de schrijvers, die deze aansprakelijkheid als de enig „rechtvaardige” beschouwen. Aldus is zijn scherpe scheiding tussen schuld- en risico-aansprakelijkheid toch weer een concessie aan het moralisme.

Voor risico-aansprakelijkheid is essentieel een risicofactor welke over de aansprakelijkheid beslist; soms noemt de wetgever zelf deze factor – maar dan in oneigenlijke zin – „schuld” (schuld van het schip). Dit wijst er op, dat ook de wetgever de schuld in de klassieke (juridische) zin heeft beschouwd als zulk een factor, op zichzelf moreel kleurloos en geheel op één lijn te stellen met zoiets als het

Niet alleen de inconsequenties welke aan de stormloop tegen de aansprakelijkheid enkel voor ongevallen eigen zijn, ook sommige andere overwegingen doen de vraag rijzen of het standpunt voldoende doordacht is. Ik noem er twee. In de eerste plaats protesteert geen van de betrokken schrijvers tegen de strafvervolgingen van verkeersdelicten. Maar terwijl juist op het gebied van civielrecht aansprakelijkheid buiten morele schuld algemeen wordt aanvaard is dit op het gebied van het strafrecht – in het bijzonder ten aanzien van *overtredingen* – een benauwend probleem. Dit wordt toch blijkbaar als een gegeven zaak aanvaard, zelfs krijgt het nog nadruk doordat op het strafrecht een beroep wordt gedaan om het verlies van een zekere preventieve werking, welke het civiele aansprakelijkheidsrecht nog heeft behouden, te compenseren⁵⁴. En ten tweede is, voorzover ik zie, Van Marwijk Kooy de enige die de consequentie van zijn standpunt onverkort aandurft ten aanzien van de premie van de verzekering, welke voor de aansprakelijkheidsregeling in de plaats zou treden: deze zou moeten komen ten laste van de potentiële slachtoffers⁵⁵, en hij noemt het standpunt van

gebrek in de bouwning in B.W. 1405, het eigen gebrek van het motorrijtuig in de rechtspraak op W.V.W. 31.

⁵⁴ Swart voegt hieraan toe een pleidooi voor een regeling, waarin voor de aansprakelijkheid als enig criterium wordt aangevaard dat het motorrijtuig een oorzaak (vraag welke? de *causa proxima*? waarin oorzaak puur als *condicio sine qua non* wordt opgevat?) van het ongeval was. Voor zulk een causale aansprakelijkheid voert hij echter nauwelijks argumenten aan: slechts de twee tot op de draad versleten stellingen, welke hierna op p. 170 zijn behandeld bij de vraag, of er een rechtsgrond is aan te voeren voor een sociale verzekering welke de slachtoffers van het motorrijtuigverkeer in een voordelige uitzonderingspositie plaatst, en onvoldoende zijn bevonden. Verwijzing naar de regeling voor het kernreactorisico is niet op zijn plaats: daar een enorm lokaal samengebond risico, hier een risico met juist bijzonder grote spreiding (binnen luttele jaren zal, gemiddeld, per gezin een personenauto beschikbaar zijn, ongeroekend de nog veel talrijker motorrijtuigen van andere aard).

⁵⁵ Vgl. Bloembergen, rede p. 12. Bovendien is de zekerheid, dat de strafsancie zal worden toegepast – op welke factor H. Drion in zijn rede Verzekering en Aansprakelijkheidsrecht, 1955 p. 8 met recht wees – nimmer groot geweest en in de jongste tijd (de beruchte blik-schade-circulaire van de Minister van Justitie) nog meer verminderd. Dat eenheid van vervolgingsbeleid zelfs voor wat verkeersmisdriven betreft niet meer dan een schone droom is leert Statistiek 280 in het Statistisch Zakboek 1966.

⁵⁶ De kracht van zijn standpunt ten aanzien van de premie illustreert tevens de zwakte van zijn stelsel als een geheel. Als de

Tunc⁵⁷ niet zonder recht halfslachtig⁵⁸. Datzelfde geldt in mindere mate ook voor Bloembergen⁵⁹ en Rutten⁶⁰. Bij Tunc komt het er op neer, dat hij de – „injuste” – delictuele aansprakelijkheid vervangt door een gecamoufleerde – en dan wel „juste”? – causale aansprakelijkheid. Bloembergen en Rutten gaan lang zo ver niet, maar zoeken toch een deel van de premie aan de kant van de daders⁶¹; aldus blijven ook zij toch ondanks zichzelf in de sfeer van de aansprakelijkheid.

Is de vraag, of de dader een moreel verwijt treft, dus niet terzake, voor de goede orde mag nog wel worden opgemerkt dat het standpunt als zou althans voor de overgrote meerderheid van de ongevallen die vraag ontkennend beantwoord kunnen worden, op zijn minst als onbewezen betwistbaar is.

Er zijn naar de frequentie van verkeersfouten enerzijds, verkeersongevallen anderzijds, in de Verenigde Staten onderzoeken ingesteld, en de resultaten daarvan zijn onverbiddelijke bestsellers gebleken: geen verhandeling over onze vraagstelling of zij vermeldt die cijfers⁶². Zij komen hier op neer: de gemiddelde automobilist begaat elke 3 k.m. (elke 2 minuten) een verkeersovertreding; hij veroorzaakt eenmaal per 100.000 k.m. (6 jaar) een zaakschade, eenmaal per 700.000 k.m. (40 jaar) letsel, eenmaal per 25.000.000 k.m. (1600 jaar) de dood. De bewuste onderzoeken hebben generlei verband met vragen van civiele aansprakelijkheid, laat staan met de vraag of morele verwijtbaarheid daarbij een zaak van gewicht zou zijn. Zij geven dan ook geen inzicht in de aard van de overtredingen; daarvoor zou een zeer uitvoerige differentiatie nodig zijn van aan de ene kant de verkeersovertreding welke de veiligheid bevordert (!)⁶³ via tientallen andere typen tot aan de andere kant het op-

potentiële slachtoffers zelf de premie moeten betalen ontbreekt een rechtsgrond voor de verplichting om zich te verzekeren; vgl. p. 169

⁵⁷ t.a.p. art. 1 van zijn concept-ontwerp.

⁵⁸ t.a.p. p. 75.

⁵⁹ Bloembergen, Het Ziekenfonds, 40e jaargang oktober 1966, p. 256.

⁶⁰ Rutten t.a.p. p. 6.

⁶¹ vgl. noot 47 hiervoor.

⁶² Robert F. Baker, Verslag Internationale Studiedag 1965 van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid p. 11; Tunc t.a.p. I onder 6; Bloembergen rede p. 10.

⁶³ Asmussen, Studiedagverslag 1965 S.W.O.V. pp. 21 en 26, H.R. 9-5-1950 N.J. 1951 nr. 357.

zettelijk veroorzaken van een ongeval. Ondanks het ontbreken van deze differentiatie – die zeker niet afdoende maar althans een aanknopingspunt zou kunnen zijn voor het nasporen van de rol welke morele tekortkomingen spelen – verbinden de voorstanders van de opheffing der aansprakelijkheid aan de Amerikaanse arithmetica de conclusie, dat „de” verkeersfout kennelijk zo onvermijdbaar is dat de gevolgen, het ongeval, meestal aan de veroorzaker daarvan moreel niet verweten kunnen worden. Een deskundige als Asmussen⁶⁴ waarschuwt er evenwel voor dat de cijfers van overtredingen resp. ongevallen niet eenvoudig aan elkaar gerelateerd kunnen worden. Als het *aantal* ongevallen bij het *aantal* overtredingen vergeleken zo verdwijnend klein is springt ook in het oog dat het niet mogelijk is uit deze vergelijking zinvolle conclusies te trekken. Het zou evengoed zo gesteld kunnen zijn dat onder al die overtredingen slechts een of enkele categorieën – bv. die welke morele verwijtbaarheid plegen te impliceren – in hoofdzaak voor de ongevallen verantwoordelijk zijn. Ik beoog niet die stelling in zulk een ongenueanceerde vorm te verdedigen, maar zij toont aan dat men met de Amerikaanse cijfers alle kanten uit kan.

In werkelijkheid is de problematiek van de verkeersveiligheid zo gecompliceerd⁶⁵ dat het zeker niet nu en wellicht nimmer mogelijk zal zijn een quantitatieve analyse ten aanzien van het moreel defect als ongevalsoorzaak te geven. Het wetenschappelijk onderzoek neigt er toe de instelling van de verkeersdeelnemer als een constante te aanvaarden, en ziet er veel meer heil in om maatregelen te treffen waardoor ondanks die eventueel verkeerde instelling ongevallen worden voorkomen dan om de instelling zelf te veranderen⁶⁶. Zo wordt inderdaad het verkeersprobleem meer technisch dan normatief benaderd, maar dat betekent uit de aard der zaak niet, dat morele normen niet zouden bestaan en worden geschonden. Min of meer terzijde blijkt dat ook wel: de rol van de alcohol; van agressie; van gemakzucht ten opzichte van kennis van het verkeer en de verkeersregels, de contrôle op en het onderhoud van het voertuig; van het bewust

⁶⁴ Directeur S.W.O.V.; zie Studiedagverslag 1965 p. 21.

⁶⁵ Vgl. voorgemelde rede van Asmussen, welke uiterst gesserreerd een overvloed van gegevens (en ontmaskering van onjuiste „voorwetenschappelijke kennis”) bevat.

⁶⁶ Asmussen t.a.p. p. 19 v.

nemen van risico's zowel in het algemeen (rijden ondanks vermoeidheid e.d.) als met betrekking tot de actuele verkeerssituatie (inhalen ondanks tegenliggend verkeer enz.); dit alles is niet gering en toch zeker niet moreel onverschillig. Sterker wellicht nog: juist het feit dat de instelling van de verkeersdeelnemer zich zo moeilijk laat veranderen omdat hij domweg weigert zich kritisch tegenover zichzelf op te stellen, heeft een moreel bedenkelijke kant; en dit betreft dan niet minder dan rond 90 % van de verkeersdeelnemers ⁶⁷.

Wie rechtvaardigheid, al is het ten onrechte, verbindt met de moraal in dien zin als hiervoor werd bestreden, zal toch tenminste erkennen, dat krachtens zijn eigen uitgangspunt de opheffing van de aansprakelijkheid onrecht zou zijn jegens de slachtoffers van daden, welke aan de daders wel moreel verweten mogen worden. Het aantal van deze gevallen is, vrees ik, veel groter dan de voorstanders van de opheffing aannemen. Maar ware dit anders, dan zou ten behoeve van een (desnoods geringe) minderheid van gedupeerden de aansprakelijkheidsregeling in stand moeten blijven. Want het alternatief van de opheffing, de handhaving van het aansprakelijkheidsrecht, doet niemand onrecht. Zolang de voorstanders van de opheffing bepleiten dat op andere gebieden van het recht aansprakelijkheid en morele schuld geenszins hand in hand behoeven te gaan, kunnen ook zij niet het omgekeerde voor bepaalde categorieën schaden door bepaalde oorzaken (verkeersongevallen of ongevalen in het algemeen) met vrucht staande houden.

Wat geldt voor de schuld van de dader is evenzeer van toepassing op medeschuld of eigen schuld van het slachtoffer. Dogmatisch mogen deze begrippen stiefzusjes zijn ⁶⁸, zij zijn dit niet voor het gezond verstand. En juist in verkeerszaken is het niet moeilijk aan te tonen dat medeschuld en eigen schuld op dezelfde voet als schuld van een dader moeten worden behandeld. Wie zichzelf in het verkeer in gevaar brengt stelt vrijwel steeds ook anderen daaraan bloot; naast slachtoffer is hij dan, in ieder geval ook potentieel, een dader.

Wederom gaat het hier niet om morele verwijtbaarheid maar om juridische schuld, en alweer is de toch al irre-

⁶⁷ Asmussen t.a.p. p. 22.

⁶⁸ Van Marwijk Kooy t.a.p. p. 74.

levante stelling dat voor moreel verwijt in de regel geen plaats zou zijn onvoldoende plausibel.

Wanneer Ruiten als kernvraag ⁶⁹ stelt: „Is het rechtvaardig dat, wanneer een voetganger door zijn eigen schuld door een auto is aangereden, hij ... zijn schade zelf moet dragen”, kost een bevestigende beantwoording niet de minste moeite; onverminderd inmiddels de bezwaren tegen de abstractie welke hier (evenals bij Bloembergen het geval bleek) de zaak scheef trekt (hiervoor pag. 162 v.), en tegen het appèl op emoties waarvan de vraag niet volstrekt vrij is. Wat vanzelf spreekt is, dat de maatschappij Ruttens voetganger niet in de steek laat; een zaak van sociale voorziening waarover in de volgende paragraaf en hoofdstuk IV meer.

2. Verzekeringsstelsels.

Het standpunt, dat inderdaad consequent de gedachte aan de aansprakelijkheid-oude-stijl loslaat, brengt mede dat de premie voor de verzekering ingevolge het stelsel, dat deze aansprakelijkheid moet vervangen, moet worden voldaan door de potentiële slachtoffers. Wanneer het stelsel bovendien als verzekeringsstelsel consequent is zal deze premie gerelateerd worden aan het risico dat ieder loopt ⁷⁰. In zulk een systeem — zelfs al wordt het publiekrechtelijk geregeld ⁷¹ — gaat het in wezen om huis-, tuin- en keukenverzekeringen. De rechtsgrond van zulk een verzekering, op zichzelf beschouwd, levert evenmin een probleem op als bij welke andere overeenkomst ook. De wederzijdse prestaties zijn zelfs met elkaar in evenwicht. Maar één moeilijkheid blijft over, en deze is m.i. fataal. Want hoe rechtvaardigt men het verplichte karakter van de verzekering? Waarom zou niet ieder worden vrijgelaten zich te verzekeren op de wijze welke hem goedddunkt ⁷²?

⁶⁹ T.a.p. p. 3. Overigens voor de voorgestelde constructie ten onrechte als kernvraag aangediend: een ontkennende beantwoording zou redengevend zijn voor een verwerping van de leer der medeschuld, wellicht zelfs voor vestiging van een causale aansprakelijkheid, maar bepaald niet voor opheffing van de aansprakelijkheid.

⁷⁰ Gevarenklasse, bij renteverzekering de leeftijd e.d.

⁷¹ Vgl. de ziekenfondsverzekering onder de vigueur van het Ziekenfondsenbesluit (privaatrechtelijk blijkens H.R. 13-3-1959 N.J. 1962 nr. 338). Sinds de invoering van de Ziekenfondswet heeft de verzekering een publiekrechtelijk karakter zonder dat dit in de feitelijke stand van zaken enige verandering van betekenis brengt.

⁷² Terecht wordt dit standpunt als het gaat om zaakschade ook

Het schijnt, dat deze moeilijkheid is opgelost in stelsels welke de premie brengen hetzij ten laste van potentiële ge-laedeerden doch *onevenredig* aan het risico dat zij lopen, hetzij ten laste van anderen („daders” ⁷³, de publieke kas enz.). De schijn bedriegt. Het is natuurlijk een *condicio sine qua non* voor deze stelsels dat de verzekering verplicht is, maar dat is slechts een versluiering van de grondvraag. De verplichte aansluiting wordt toch niet gerechtvaardigd door een stelsel te kiezen dat het zonder die verplichting niet kan stellen? Integendeel roepen deze stelsels zonder de eerste nog op te lossen een tweede vraag op: welke grond is er voor aan te voeren sommigen te belasten met de premie (of een nave-nant te groot aandeel daarin) ten behoeve van anderen die niet betalen althans minder dan overeenkomt met de rechten die zij aan de verzekering kunnen ontleenen.

De groep, die in meerdere (Tunc) of mindere (Bloem-bergen) mate ten behoeve van die anderen zou moeten bij-dragen, is die van de eigenaars van motorrijtuigen. Zij zullen dan de betogen nopens de rechtvaardigheid welke zou eisen, dat de aansprakelijkheid voor ongevallen niet langer op hen zou mogen drukken, wel en terecht met een korreltje zout nemen; maar dit terzijde. Wat valt er voor aan te voeren deze groep extra te belasten?

Het argument van het eerstgeboorterecht van voetgangers en andere niet-gemotoriseerde weggebruikers is zeker niet houdbaar ⁷⁴. Die eerstgeboornen zijn reeds lang overleden en hun vermeende recht vererfde niet. Voor de gehele huidige bevolking zijn het motorrijtuigverkeer en de daarmee ver-band houdende risico's van jongsafaan gegeven.

Maar niet te betwisten is natuurlijk, dat het motorrijtuig-verkeer qua omvang in de laatste decennia zo sterk is toe-genomen, dat het als gevaarsfactor in het verkeer op de eerste plaats staat ⁷⁵.

ingenomen door Bloembergen (rede p. 21) en Van Marwijk Kooy (t.a.p. p. 74). Hier klemmt het niet minder nu het gaat om een des-noods tot schadeverzekering opgepoetste ongevallenverzekering waar-van de ouderdomsverschijnselen door de voorstanders van verzeke-ringsstelsels doorgaans worden genegeerd, maar zich niettemin moei-lijk laten verbergen (hierna p. 213 v.).

⁷³ zie noot 47 hiervoor.

⁷⁴ Aldus ook Van Marwijk Kooy t.a.p. p. 75. Deze en de volgende beschouwingen zijn m.m. ook gericht tegen de conceptie van Swart; vgl. noot 54.

⁷⁵ Waarbij nogal eens en met emotionele consequenties aan de

Daarmede is evenwel niet aangetoond dat het juist zou zijn de eigenaar van het motorrijtuig de lasten te doen dragen. De gevaarzetting – de meest voor de hand liggende associatie van gedachten leidt in die richting; invloed van de traditie! – blijft immers toch buiten beschouwing omdat zij slechts voor het scheppen van een *risicoaansprakelijkheid* aangevoerd zou kunnen worden (maar ook dan niet zonder meer toercikend zou zijn ⁷⁶).

Te denken valt slechts aan het *profijt* dat de eigenaar van zijn motorrijtuig heeft. Dat komt echter neer op het zonder goede grond simplificeren van een complexe situatie. In tweëerlei opzicht moet het profijtargument in een breder verband worden geplaatst. Vooreerst is de eigenaar niet de enige, die profijt van het motorrijtuig heeft; en daarnaast is het niet juist uit te gaan van dat éne motorrijtuig van die éne eigenaar maar moet gelet worden op het profijt, dat is: de economische en sociale betekenis, van het motorrijtuig-park als een geheel.

Auto's voor zakelijk gebruik overtreffen de auto's, welke vooral voor het genoegen van de eigenaar dienen, in aantal reeds sterk; wordt – en dat is uiteraard een juister maatstaf – gelet op de afgelegde kilometers dan wordt dit verschil nog groter. De eigenaar van een auto voor zakelijk gebruik verdient daarmede zijn brood – mag het? – maar hij verdient dit juist door het motorrijtuig ten profijte ook van anderen aan te wenden. Geen voetganger – volgens de querulante ingezonden-stukken-schrijver voor de automobilist het jacht-wild bij uitstek – of hij maakt ook geregeld gebruik van motorrijtuigen als bussen (die in de schadestatistieken een bijzonder slecht figuur slaan niet zozeer voor wat betreft de schade frequentie als wel de schade omvang), taxi's, particuliere auto's van relaties enz., en hij zou vreemd opkijken als

voetganger wordt gedacht; daarbij wordt voorbij gezien aan het feit, dat onder gebruikers van motorrijtuigen (bestuurder, passagier) de meeste slachtoffers vallen.

⁷⁶ Hetgeen hierna ten aanzien van de profijttheorie wordt overwogen is ook van belang voor een op gevaarzetting gebaseerd stelsel van aansprakelijkheid. Zoals vrijwel ieder van het motorrijtuigenpark profiteert werkt hij ook aan de gevaarzetting direct of indirect mede. Vgl. ook H. Drion, rede (genoemd in noot 55) pp. 11 en 14, over het „budgetaire” argument; dit argument faalt m.i. reeds omdat de prijs van autorijden ver boven de eigenlijke kosten uitgaat (als gevolg van fiscale maatregelen) maar wordt almede weerlegd door hetgeen hierna over het profijtargument wordt opgemerkt.

hij het zonder moest stellen. In het totale risico is het risico van de motorrijtuigen voor personenvervoer relatief een aanzienlijk geringer factor dan het risico van de vrachtauto's. Maar het gemotoriseerde vrachtvervoer bepaalt ons economisch leven in een mate waarvan we nauwelijks een voorstelling hebben. En zelfs van het recreatief vervoer valt het algemeen profijt niet te ontkennen: economisch, omdat toerisme – ook dagtoerisme – een industrie-op-zichzelf op de been houdt; sociaal, aangezien de recreatie van de enkeling niet maar hem alleen betreft doch ook voor de volksgezondheid in haar totaliteit onmisbaar is. Kortom, in feite is ons motorrijtuigenpark voor iedereen profijtelijk, en een onderscheid tussen het profijt van eigenaars en dat van anderen is volstrekt kunstmatig.

Als dus moet worden aangenomen dat voor het belasten of extra-belasten van automobilisten enz. met een premie, door een ongevallenverzekeringssysteem gevorderd, onvoldoende grond bestaat, dan zou slechts een beroep op een publieke kas openstaan. De premie (ook al houdt zij deze naam) is nu geconverteerd tot belasting en het verband met de omvang van het risico is verdwenen of onvoldoende. Verdwenen is het wanneer het stelsel in uitkering van voor ieder gelijke bedragen voorziet⁷⁷; de lasten variëren, de rechten niet. Het verband is onvoldoende ook wanneer het stelsel integrale schadevergoeding garandeert of in grote lijnen nastreeft: het genoten inkomen (waarover de premie/belasting werd betaald) en het gederfde inkomen (als schadefactor) zijn geenszins identiek; in sommige stelsels verstoort de progressie in de belastingheffing daarenboven het evenwicht; nog veel andere factoren naast het inkomen bepalen wel het risico maar niet of niet evenredig de premie/belasting (leeftijd, gevarenklasse, burgerlijke staat, kostwinnerschap)⁷⁸. Het resultaat is dus dat de belastingbetaler-verzekerde wiens risico naar verhouding licht is teveel betaalt ten behoeve van degenen die zwaarder risico opleveren.

Een dergelijke onevenredige verdeling van lasten kan slechts worden gerechtvaardigd wanneer op goede gronden

⁷⁷ A.W.W., A.O.W., Interimwet voor invaliditeitsrentetrekken.

⁷⁸ Zou met een ander rekening worden gehouden (van een particuliere verzekeraar wordt dat verwacht, van de overheid als sociaal verzekeraar evenwel geenszins gevegd), dan ontstond een stelsel als reeds in het begin van deze paragraaf besproken.

een beroep op het solidariteitsbeginsel kan worden gedaan. De verzekering zou daardoor als een sociale verzekering zijn gestempeld en moet van dat oogpunt uit worden beoordeeld.

Hiervoor ⁷⁹ heb ik gesteld dat ondanks alle politieke meningsverschillen ten aanzien van de sociale verzekeringen een zekere communis opinio groeit. Zonder dat zou dit praeadvies niet geschreven kunnen worden, want de problematiek van recht en politiek der sociale verzekeringen kan niet binnen het gegeven bestek min of meer volledig onder het oog worden gezien. Maar bij alle verschillen bestaat er, extreme standpunten daargelaten, toch wel overeenstemming over zekere grenzen welke aan de sociale verzekering zijn gesteld en zekere fundamentele karakteristieken welke haar eigen zijn. Het lijkt mij dat deze overeenstemming althans voor het thans behandelde probleem voldoende is. In dit verband mogen vijf aspecten van de sociale verzekeringen genoemd worden.

Ten eerste. De onderlinge solidariteit postuleert een *recht* op onderstand voor ieder die in de verdrukking is geraakt. Zonder spijt hebben we daarom de Armenwet voor de Algemene Bijstandswet ingeruild. Van de andere kant eist een goed sociaal bestel de onaantastbaarheid van ieders verantwoordelijkheid voor zich en de zijnen. Tussen deze beneden- en bovengrens is alle ruimte voor verschil van oordeel – de Wet Arbeidsongeschiktheidsverzekering gaat m.i. veel te ver, maar zo ongeveer de hele Tweede Kamer dacht er anders over – de grenzen zelf evenwel worden door een overgrote meerderheid erkend.

Een tweede aspect: niet schadevergoeding maar *bestaanszekerheid* ⁸⁰ is het doel van het sociaal bestel. Dit bestel kan met uiteenlopende bouwelementen zijn opgetrokken, en de sociale verzekering – oneigenlijke verzekering ⁸¹ – is daar een van. Als het een schadegeval is waardoor die bestaanszekerheid wordt bedreigd kan zulk een verzekering in een zekere

⁷⁹ Zie p. 160.

⁸⁰ Dat is niet per se een min of meer onveranderlijke grootheid, al komt het voor dat de voorziening daarvan uitgaat (het z.g. sociaal minimum); milieu en andere levensomstandigheden kunnen ook bepalen wat onder „bestaan” moet worden begrepen. Wettelijke regeling kan zelfs aan schadevergoeding volgens civiel recht zulk een karakter verlenen (B.W. 1406).

⁸¹ Oneigenlijk, omdat zij zich niet bepaalt tot toekomstige onzekere gebeurtenissen.

compensatie voorzien, schadevergoeding zelfs benaderen, maar zonder daarbij het onderhavige aspect uit het oog te verliezen. Vandaar, dat integrale vergoeding geen regel is: het bestaan kan dikwijls met minder worden veilig gesteld. Zelfs die sociale verzekering, welke de idee van de integrale vergoeding het meest benadert, nl. de ziekenfondsverzekering, is niet alleen toch nog beperkt in dien zin dat zij de kosten van de laagste klasse vergoedt, maar daarnaast wordt ook vrijwel algemeen aanvaard dat een eigen risico op zijn plaats is; dat over de wijze waarop dit zou worden gerealiseerd de meningen uiteenlopen raakt het principe niet.

In de derde plaats gaat het er in het complex van sociale voorzieningen om, de zorgbehoevenden waar mogelijk terug te brengen op een hun passende (of eventueel op een aan hun bijzondere omstandigheden als bv. invaliditeit aangepaste) plaats in de maatschappij. *Revalidatie* en *resocialisatie* staan voorop, een schadevergoeding is secundair. De rente-neurose leert, dat (juist min of meer integrale) schadevergoeding aan de primaire doeleinden van de sociale voorzieningen in de weg kan staan. Vgl. ook Dr A. Jonk, *Anti-revaliderende elementen in onze sociale verzekering* (Arts en Sociale Verzekering juni 1965).

Als vierde punt mochten genoemd worden de eisen van een gezonde economie. Zij bepaalt onze welvaart, ook de welvaart van de zorgbehoevenden. Nu is het oordeel algemeen, dat er een grens is waarboven de premielast voor de sociale voorzieningen in een gegeven situatie niet kan stijgen zonder de economie in gevaar te brengen. Werkgevers en werknemers zijn het daarover eens⁸². Het is ook redelijk, de liefde kan niet van één kant komen. De maatschappij heeft verplichtingen tegenover haar leden, maar evenzeer stelt het solidariteitsbeginsel eisen aan degenen, die recht op sociale voorzieningen kunnen doen gelden; aan de instandhouding van een gezonde economie moeten ook zij hun steentje bijdragen.

Het vijfde, en voor ons onderwerp belangrijkste aspect is, dat de *oorzaak* van de behoefte aan een sociale voorziening voor het recht daarop van geen belang behoort te zijn. Dat

⁸² Zie: (1) memorie van toelichting Algemeen wet zware geneeskundige risico's, p. 22 (zitting Tweede Kamer 1965/66 nr. 8457); (2) 9e halfjaarlijkse economische verslag van de S.E.R. p. 16; (3) volksgezondheidsnota 1966 p. 224.

schijnt voor de hand te liggen; desalniettemin heeft het tientallen jaren geduurd voor we het zover hadden gebracht dat de ernstigste discriminaties waren opgeruimd. En nu zouden we op dit punt de klok terugzetten?

Toetsen wij de voorstellen voor een stelsel van verzekering ten behoeve van de slachtoffers van (verkeers-)ongevallen en hun nagelaten betrekkingen aan deze grondslagen. De vraag welke zich, aansluitende bij het laatstvermelde aspect, aanstonds opdringt, is zonder twijfel: op welke grond zouden wij meer en andere rechten toekennen aan verkeersslachtoffers dan aan zieken, invaliden en weduwen wier moeilijkheden een andere oorzaak dan een (verkeers-)ongeval hebben?

De drie Ongevallenwetten hebben de slachtoffers van bedrijfsongevallen inderdaad jarenlang bevoordeeld boven anderen. Maar uit een oogpunt van sociale verzekering was het onverteerbaar dat een weduwe van een verongelukte arbeider er beter aan toe was dan de weduwe van de arbeider, die door een hartaanval om het leven kwam, dat de reumapatiënt minder recht kon doen gelden dan zijn collega wiens invaliditeit aan een ongeval was toe te schrijven. Nota bene: deze discriminatie werd door twee bijzondere relaties, nl. van bedrijf en ongeval, van werkgever en werknemer begrijpelijk. Niet evenwel – als *sociale* verzekering – gerechtvaardigd.

Het is dan ook als belangrijke winst ervaren, dat door de Ziektewet-nieuw, de Wet Arbeidsongeschiktheidsverzekering en het vervallen van de Ongevallenwetten aan deze discriminatie een einde werd gemaakt⁸³. Hoezeer de grens van de uitkeringen krachtens Z.W./W.A.O. voor kritiek vatbaar zij, haar beginsel schijnt onaantastbaar. En nu zou de geschiedenis zich gaan herhalen; dan nog wel met betrekking tot verkeersongevallen, waarbij van bijzondere relaties (gelijk die als verklaring voor het systeem van de Ongevallenwetten konden worden aangevoerd) geen sprake is.

Natuurlijk is dit punt aan de verschillende schrijvers niet ontgaan, al werd het niet steeds in zijn juiste verband geplaatst⁸⁴. Dan wordt de frequentie van de verkeersongeval-

⁸³ Zie memorie van toelichting Wet op de arbeidsongeschiktheidsverzekering pp. 1 en 2 (zitting Tweede Kamer 1962/63 nr. 7171).

⁸⁴ Meer aandacht, zij het met teleurstellend resultaat, wordt besteed aan de vraag of een uiteenlopende regeling voor ongevallen in het verkeer resp. van andere aard rechtvaardiging vindt.

len bijna onveranderlijk als grondslag voor een afwijkende regeling aangevoerd. Daargelaten, dat er een neiging is deze frequentie ⁸⁵ te overschatten – reeds voor wat betreft dodelijke ongevallen; maar vooral de invloed van de arbeidsongeschiktheid door verkeersongevallen wordt te hoog aangeslagen ⁸⁶ – en daargelaten voorts dat zij in ieder geval achterblijft bij die van de bedrijfsongevallen ⁸⁷ waarvoor de afzonderlijke regeling reeds de geest heeft gegeven, is niet in te zien waarom zij van belang zou zijn als het gaat om de vraag of onderscheid moet worden gemaakt tussen ongevallen en andere oorzaken van dood en invaliditeit ⁸⁸.

Ook een beroep op het feit dat met het verkeer de verkeersongevallen samenhangen met het moderne cultuurpatroon is niet alleen vaag maar ook ontoereikend. Datzelfde, alweer, kan worden gezegd van bedrijfsongevallen. En zelfs kan een soortgelijke opmerking gemaakt worden over belangrijke ziekten welke voor dood en arbeidsongeschiktheid in de productieve jaren verantwoordelijk zijn; ook al is niet met zekerheid bekend van welke aard het verband tussen cultuur en b.v. hart- en vaatziekten, nieuwvormingen enz. is, dat er samenhang is schijnt wel zeker.

Een duidelijk verschil is slechts te vinden in de rol, welke de schuld bij ongevallen speelt, maar zo goed als deze een aansprakelijkheidsstelsel rechtvaardigt, zo weinig is dat met betrekking tot een verzekeringssysteem het geval.

Discriminatie tussen slachtoffers van ongevallen en ziekten is onverdedigbaar. Maar zij kan op tweeërlei wijze worden opgeheven. Het is natuurlijk ook een idee om niet het verzekeringssstelsel voor ongevallen te laten vallen maar deze tot alle tijdelijk en blijvend invaliden resp. weduwen en wezen uit te breiden. Op dit punt gaan de overige karakteristieke aspecten van de sociale voorzieningen een rol spelen, en dan blijkt langs deze weg geen oplossing te vinden. Een heel praktisch punt, hiervoor als vierde aspect genoemd, is dat van de premie (of wat daarvoor in de plaats treedt): de lastenverzwaring zou zeer aanzienlijk zijn en daarvoor ont-

⁸⁵ Zie p. 181 v.

⁸⁶ Zelfs Ansmussen (t.a.p. p. 14) laat zich beetnemen. Hij beperkt zich tot de leeftijdsgroep van 15-44 jaar. Gelukkig is de productiviteit, en aldus de eventuele schade bij overlijden, met het 44e levensjaar niet afgelopen.

⁸⁷ Zie p. 184 v.

⁸⁸ Zie p. 186 v.

breekt de ruimte. Dat in dit stelsel voor eigen voorzorg vrijwel geen plaats zou zijn (aspect 1) is even duidelijk als dat de sociale verzekering het karakter van verzekering van het bestaan zou verliezen (aspect 2) en ook ten aanzien van resocialisatie aan functieverlies zou gaan lijden (aspect 3). Bovendien zou ik het nog moeten zien gebeuren dat een zodanige verzekering werkelijke schade zou gaan vergoeden. Een stelsel van sommenverzekering (te vergelijken met Ziektewet en Wet Arbeidsongeschiktheidsverzekering) ligt veel meer in de gedachtengang van de wetgever. De consequentie daarvan is, dat de uitkeringen ten aanzien van velen de schade ongeveer benaderen, maar ook voor een niet te onderschatten groep de schade overtreffen: een verspilling welke de lastenverzwaring nog minder verterbaar maakt ⁸⁹.

Als aldus verworpen moet worden een stelsel van (ongeveer) integrale vergoeding voor ongevallenslachtoffers als discriminerend, en uitbreiding tot andere zorgbehoevendenden economisch niet haalbaar en sociaal bedenkelijk is, dan blijft over het standpunt van Bloembergen die al deze verwijten ontgaat door voor te stellen het voor een ieder, ongevallenslachtoffer of niet, grosso modo te laten bij de bestaande sociale voorzieningen ⁹⁰. Uit het bovenstaande volgt dat *uit een oogpunt van sociale verzekering (en los van zijn wens om de aansprakelijkheid te laten vervallen)* Bloembergen het m.i. bij het rechte eind heeft. Bezwaar levert in zoverre slechts op zijn voorstel de eigenaars van motorrijtuigen toch extra te belasten ⁹¹, en de W.A.O. tot een volksverzekering uit te breiden (zie p. 205, 218.).

3. Zaakschade.

Vele voorstanders van de vervanging der aansprakelijkheid door verzekering hebben daarbij het oog op een regeling voor schade door dood of letsel; voor zaakschade zou het bestaande recht gehandhaafd moeten blijven (of

⁸⁹ Zie p. 202 v.

⁹⁰ Rede p. 22.

⁹¹ Rede p. 13 noot 3. Het is merkwaardig, dat Bloembergen wel onderkent dat onder de w.a.particulier-verzekerden een niet gering aantal schuilt van de potentiële slachtoffers – en daaraan consequenties verbindt – maar er aan voorbijgaat dat voor w.a.motorrijtuig-verzekerden vrijwel (en in steeds toenemende mate) hetzelfde geldt: zie hiervoor noot 54 in fine.

althans zou de aansprakelijkheid ook te diens aanzien wel moeten vervallen zonder evenwel door een verzekeringsstelsel te worden vervangen)⁹². Het feit wordt gesteld, niet gemotiveerd⁹³. In de gedachtengang van Bloembergen spreekt het evenwel vanzelf: in een complex van sociale verzekeringen behoort een zaakschadedekking niet thuis. Van Marwijk Kooy kan ik minder goed volgen: indien geen verplichte verzekering voor zaakschade waarom dan wel voor letsel?

Van praktisch belang is dat schade welke de gebruiksmogelijkheden noch de levensduur van de zaak aantast dikwijls niet wordt hersteld. Naarmate de auto minder statussymbool wordt gaat dit ook haar gelden. In andere gevallen wachten de schadelijders tot de zaak meer beschadigingen heeft voordat zij tot reparatie overgaan: het maakt voor de rekening van plaatwerker en spuitspecialist niet zoveel uit of het autospatscherm een of meer deuken vertoont.

Maar wanneer de schadelijder een recht op vergoeding kan doen gelden worden ongeacht de vraag of het economisch en redelijk is zonder meer alle reparatiekosten in rekening gebracht. Dikwijls zonder dat in feite herstel plaatsvindt. Dat laatste moge theoretisch niets uitmaken omdat de schade een vermogensvermindering ten belope van tenminste de kosten van eventuele reparatie veroorzaakt⁹⁴, in feite zal dit door de schadelijder anders worden ervaren en zal hij de indruk hebben aan een deuk in het spatscherm te verdienen. Het morele risico, verderf van de verzekering, is onmiskenbaar. Om tegenstuur te geven zou de vergoeding van werkelijk herstel afhankelijk moeten worden gesteld; een al te drastische ingreep⁹⁵. Maar daarmee zou een grote reeks van werkelijk uitgevoerde doch economisch niet verantwoorde reparaties worden ingeluid, en zelfs zou het morele risico

⁹² Swart (t.a.p. p. 30) wil in zijn stelsel van causale aansprakelijkheid wel de zaakschade betrekken. Het ligt voor de hand; een beperking welke voor een verzekering gewenst is, is moeilijk te verdedigen in een aansprakelijkheidsregeling. Overigens zijn de daaraan verbonden moeilijkheden – b.v. in geval van gecompliceerde aanrijdingen waarbij een reeks van motorrijtuigen is betrokken – niet bevredigend op te lossen.

⁹³ Vindplaatsen in noot 72.

⁹⁴ H.R. 16-1-1961 N.J. 1961 nr. 444 m.o. J.E.H.R., V.R. 1961 nr. 73 m.o. P.

⁹⁵ In het (zaak)schadevergoedingsrecht is het alles abstract wat de klok slaat. Dat geldt ook voor de cascoverzekering op motorrijtuigen.

niet geheel verdwijnen: bij herstel schijnen door vervanging dikwijls verbeteringen op te treden welke soms niet eens reëel zijn (omdat zij de vermogenswaarde niet beïnvloeden) of in andere gevallen imponderabel zijn en daarom niet op de vergoeding in mindering strekken, doch in des eigenaars ogen de glans – soms letterlijk – van zijn zaak verhogen.

De cascoverzekeraar van een auto zou ook thans aan deze ongewenste toestanden blootstaan als hij niet door verschillende maatregelen dat gevaar kon keren. In de eerste plaats door selectie: alleen betrekkelijk nieuwe wagens komen voor de casco-verzekering in aanmerking. Daarnaast door de no-claimkorting, het eigen risico, zonodig sancties als premieverhoging en in het uiterste geval opzegging. Wanneer evenwel de zaakschade door een algemeen geldend verzekeringsstelsel verplicht zou worden geregeld zouden dergelijke maatregelen niet of slechts in zeer beperkte zin (b.v. een gering eigen risico) mogelijk zijn. Want de assuradeur zou redelijkerwijze zulke sancties slechts kunnen toepassen jegens een verzekerde die *schuldig* staat aan een reeks van ongevallen. Als de schuld evenwel jegens derden geen grond voor vergoeding oplevert zie ik niet hoe de assuradeur haar wel als grond voor zijn sancties zou mogen aanvoeren.

Ook de huidige toestand is natuurlijk niet ideaal, want die economisch niet of nauwelijks te rechtvaardigen herstelkosten worden thans in rekening gebracht aan (de w.a.-verzekeraar van) de dader. Door het feit, dat de weg naar de vergoeding evenwel kwistig met doornen kan zijn bezaaid, wordt dit enigermate afgeremd, en vooral het morele risico is goeddeels verdwenen; om een w.a. verzekeraar geld uit de zak te kloppen door een ongeval-*met-aansprakelijkheid* te fingeren kan de pretense schadelijder in het algemeen niet buiten samenspanning met de pretense dader. Een gevaarlijk tijdverdrijf waartegen de geringe te verhopende batzen zelden zullen opwegen.

Handhaving van de aansprakelijkheidsregeling voor zaakschade, zelfs (met een beroep op het rechtsgevoel!) voor elke schade welke als eigen risico voor rekening van de schadelijder bleef ⁹⁶ moge dan zeker wel terecht worden voorgestaan, het roept niet minder de vraag op hoe het in dit verband zit met al die tegen de aansprakelijkheidsregeling in het algemeen aangevoerde bezwaren.

⁹⁶ Rutten t.a.p. p. 7.

III OPPORTUNITEITSOVERWEGINGEN

Indien zou zijn gebleken, dat de vervanging van aansprakelijkheids- door verzekeringsrechten op principiële gronden zou moeten worden voorgestaan, zou het weinig zin hebben over het practische effect van de wijziging te kibbelen. Ook geringe voordelen van het nieuwe boven het oude stelsel zouden dan in dank mogen worden aanvaard.

Maar dit is geenszins de stand van zaken. Nu op grond van de overwegingen, in het vorige hoofdstuk aangevoerd, een principiële rechtvaardiging van een wijziging van het stelsel niet is gegeven, gaan practische argumenten een geheel andere en kritieker rol spelen: zij zouden op zichzelf voldoende moeten zijn om de verandering aannemelijk te maken. En naarmate de principiële bedenkingen tegen de wijziging een fundamenteeler karakter dragen, in dezelfde mate zouden de practische voordelen van die wijziging zwaarder moeten wegen om toch tot haar te besluiten.

Naar zal blijken worden de voordelen, welke voorstanders van het verzekeringsstelsel van de wijziging verwachten, sterk overtrokken. Dat zou dus verklaard kunnen worden uit een besef, dat slechts practische argumenten van bijzonder goeden huize voldoende gewicht in de schaal zouden kunnen leggen. Maar het is waarschijnlijker, dat deze auteurs misleid worden door hun ervaring welke hen (als advocaat, als rechter, als publicist enz.) heeft betrokken bij een *selectie* van ongevallenzaken; een selectie van zaken welke zich door processuele of andere juridische moeilijkheden onderscheiden maar allerminst representatief zijn. Meer hierover in par. 2 van dit hoofdstuk.

Daarnaast is het ongeval, en het verkeersongeval in het bijzonder, spectaculair soms op het sensationele af. Gevallen van overlijden gedurende de productieve jaren door een ziekte vinden in de kranten alleen een plaats onder de familieberichten, dodelijke (verkeers-)ongevallen daartegen zijn nieuws. Alleen de naaste omgeving neemt kennis van invaliditeit, alweer tenzij deze door een ongeval wordt veroorzaakt. Het spectaculaire karakter van het ongeval leidt er toe, dat zijn rol in de totaliteit van 's mensen ellende wordt overschat. Vandaar naar het denkbeeld, dat een verzekeringsstelsel ten behoeve van (verkeers-)ongevallenslachtoffers een belangrijke sociale aanwinst zou zijn is slechts een stap.

Daarom is het goed ons aan de hand van enig statistisch materiaal – hierna in par. 1 – er van te vergewissen wat het gewicht is van het (verkeers-)ongeval, in het bijzonder als oorzaak van invaliditeit en dood.

1. (*Verkeers-*)ongevallen als oorzaak van zaakschade, arbeidsongeschiktheid en dood.

a. *De verkeersongevallen.* Het Statistisch Zakboek 1966 (uitgave C.B.S.) geeft onder de nrs. 187 en 188 enkele statistieken, welke gebruikt plegen te worden om althans een indruk te geven van de (frequentie van de) gevolgen van verkeersongevallen. De volgende cijfers zijn aan nr. 187 ontleend; aangezien de slachtoffers afzonderlijk zijn geteld en één ongeval soms meerdere slachtoffers veroorzaakt, is het totaal aantal schaden (267.894) hoger dan het aantal ongevallen (258.621) in hetzelfde jaar 1964. Het jaar 1964 is gekozen terwille van de correlatie met statistiek 188, die zich tot dit jaar beperkt. De verkeersongevallen leidden tot:

– uitsluitend zaakschade	206.332	77.0 %
– „lichte” verwonding	22.202	8.3 %
– „ernstige” verwonding	36.985	13.8 %
– dood	2.375	0.9 %
totaal:	267.894	100 %

Statistiek 188 geeft de mogelijkheid voorzover het gaat om dodelijke ongevallen de leeftijdsgroepen afzonderlijk te bezien⁹⁷. Dan blijkt het aantal doden in de productieve leeftijd 1499 te bedragen. Dit komt neer op 0,6 %.

Het is weliswaar gebruikelijk van deze C.B.S.-cijfers uit te gaan, maar voor het vaststellen van de verhoudingen zijn zij minder doeltreffend. In de eerste plaats is de opgave van de zaakschade onnauwkeurig. Reeds omdat ongevallen met letsel dikwijls ook bron van zaakschade zijn en de statistiek ten deze slechts opgeeft het cijfer van de ongevallen met *uitsluitend* zaakschade; daarnaast is er een Dunkelziffer van belang, omdat een belangrijk aantal ongevallen waarbij geen letsel ontstaat niet ter kennis van de autoriteiten komt en

⁹⁷ De leeftijdsindeling is steeds van belang, maar voor dodelijke ongevallen in het bijzonder wegens het verband tussen kostwinner-schap en de actie ex B.W. 1406.

derhalve buiten de statistiek blijft. Het percentage van de zaakschade is dus aanzienlijk te laag, dat van letsel en dood navenant te hoog ⁹⁸. Ten tweede komen lichte letsels evenmin alle ter kennis van de politie, al zal dit allicht geringer invloed hebben dan bij de zaakschade. En tenslotte berust de onderscheiding van „lichte” en „ernstige” verwondingen op een wat arbitraire taxatie; onder litt. b en c kunnen we dat wat nauwkeuriger benaderen.

Op mijn verzoek hebben enkele verzekeringsmaatschappijen gedurende de tweede helft van 1966 de door hen afgewikkelde w.a.- (motorrijtuig-) schadegevallen gesplitst naar de aard van de schade en de betaalde schadevergoedingen.

Het resultaat is als volgt:

	gevallen		bedragen		gemiddelden
zaakschade	30.222	95,05%	f 14.401.415,—	83,3%	f 475,—
letsel	1.553	4,87%	„ 2.555.016,—	14,8%	„ 1.645,—
dood	26	0,08%	„ 327.030,—	1,9%	„ 12.578,—
totalen	31.901	100 %	f 17.283.461,—	100 %	

Bij beoordeling van deze gegevens moet in aanmerking worden genomen dat hoewel totaal-aantal en -bedrag niet gering zijn vooral met betrekking tot vorderingen ex B.W. 1406 de invloed van het toeval niet is uitgesloten. Het staatje geeft evenwel een goed inzicht in de *orde* van grootte van de w.a.-schaden. Het volgende verdient dan aandacht:

— de gegevens hebben betrekking op schadegevallen, waarin een uitkering is gedaan, dus in het algemeen aansprakelijkheid (in een enkel geval: medeschuld) van een verzekerde werd aangenomen ⁹⁹. Er is echter geen reden om te veronderstellen dat de onderlinge verhouding van de soorten van schade belangrijk anders zou liggen wanneer de vraag naar aansprakelijkheid buiten de discussie werd gesteld. Uit het Statistisch Zakboek van 1965 (nr. 184) blijkt welis-

⁹⁸ C.B.S. geeft zelf geen percentages, wellicht juist omdat deze een verhouding zouden suggereren waar het bureau niet achter kan staan.

⁹⁹ Medegeteld zijn zaakschaden, krachtens schaderegelingsaccorderd en dus wellicht buiten aansprakelijkheid vergoed, om aldus compensatie te verkrijgen voor die gevallen waarin het tengevolge van knock for knock-overeenkomsten niet tot uitkering kwam. De invloed van een en ander is overigens slechts gering.

waar dat onder voetgangers een belangrijk aantal slachtoffers viel, en het is aan te nemen dat te hunnen aanzien ondanks W.V.W. 31 op grond van eigen schuld aansprakelijkheid vaker ontbreekt dan ten opzichte van de gelaedeerden in het algemeen het geval is. Dit wordt echter stellig gecompenseerd door het eveneens belangrijke aantal slachtoffers dat onder passagiers van voertuigen viel: deze passieve verkeersdeelnemers zijn vrijwel steeds zelf vrij van schuld en zullen dus als regel schadevergoeding kunnen vorderen;

— met betrekking tot het schadebedrag moet op het voorgaande een uitzondering gemaakt worden. Regel is, dat bij een ongeval aan twee kanten zaakschade ontstaat. De gemiddelde zaakschade zal per ongeval ruwweg het dubbele van de gemiddelde w.a.-zaakschade belopen en op rond f 1000,— mogen worden gesteld;

— de nulschade (in die zin, dat aansprakelijkheid slechts ontbreekt omdat de schade — in de zin van de wet — nihil is) speelt eigenlijk alleen een rol bij overlijden door ongeval. De tijd ligt nog niet ver achter ons, waarin het a priori onaanvaardbaar werd geacht dat de weduwe van een ongevalsslachtoffer geen financiële schade zou lijden, maar schijnt nu toch wel definitief voorbij. En door de A.W.W. én doordat sterker het besef is gaan leven dat het tot de *diligentia boni patrisfamilias* behoort een voorziening (b.v. door levensverzekering) voor het geval van vroegtijdig overlijden te treffen, is het in het geheel geen uitzondering meer dat weduwe en wees voldoende verzorgd blijken. Daaruit, en niet uit altercaties nopens de schuldvraag b.v., moet worden verklaard dat het gevonden percentage naar verhouding zo sterk afwijkt van de C.B.S.-cijfers;

— in toenemende mate worden ook voor eventuele invaliditeit door of aan de zijde van de potentiële slachtoffers voorzieningen getroffen. De subrogatie van de ziektekostenverzekeraar, de regresrechten van risicodragers ingevolge de sociale verzekering brengen echter mede, dat de w.a.-assuradeur van de schuldige er toch niet zonder kleerscheuren afkomt.

b. De bedrijfsongevallen. Hier en elders worden daarmee korthedshalve aangeduid de ongevallen welke de getroffen in verband met zijn dienstbetrekking overkomen en waarop in het algemeen de Ongevallenwetten van toepassing

zijn. Daaronder vallen ook veel verkeersongevallen. De onderlinge verhouding komt onder litt. c aan de orde.

De volgende percentages, welke dus op alle bedrijfsongevallen betrekking hebben, zijn berekend uit de cijfers voorkomende in jaarverslagen van de Sociale Verzekeringsbank ¹⁰⁰. De uitkeringen (in de onderzochte zes jaren in totaal 2.316.144) zijn toegekend voor:

- geringe letsels (geneeskundige schadeloosstelling; daarnaast kan een arbeidsongeschiktheid van ten hoogste 2 dagen hebben bestaan):	40,1 %
- arbeidsongeschiktheid van korte duur (tijdelijke uitkering over tenminste 3 dagen en ten hoogste 6 weken)	53,1 %
- langdurige tijdelijke invaliditeit (voorlopige rente na afloop van de tijdelijke uitkering; in totaal dus uitkering over meer dan 6 weken)	6,3 %
- blijvende gehele of gedeeltelijke invaliditeit (blijvende rente na het intreden van een definitieve toestand) ¹⁰¹	0,4 %
- dodelijke ongevallen van kostwinners ¹⁰²	0,1 %
	100 %

c. *Het verkeersongeval als bedrijfsongeval.* De ongewal-
lenwetten zijn niet alleen van belang voor verkeersrisico's als
bedrijfsrisico's in eigenlijke zin (beroepschauffeurs, fietsjon-
gens enz.), maar ook het risico van de gang van woning naar
werk v.v. valt daaronder. Vandaar dat veel verkeersslacht-
offers c.s. aan deze wetten rechten kunnen ontlenen. De jaar-
verslagen van de Centrale Werkgevers Risico Bank ¹⁰³ bevat-
ten dienaangaande belangwekkende cijfers. Zij is betrokken

¹⁰⁰ 1961 p. 40, 1962 p. 44/45, 1963 p. 42, 1964 p. 45 en 1965 p. 51. Om dubbeltellingen te vermijden is het aantal tijdelijke uitkerin-
gen verminderd met dat van de voorlopige renten, en dit weer met
het aantal blijvende renten aan getroffen.

¹⁰¹ Blijvende invaliditeit is bijna steeds gedeeltelijk, meestal zelfs
van betrekkelijk geringe omvang. Percentages van 15 of 20 zijn zeer
gewoon.

¹⁰² Het aantal wegens overlijden van de kostwinner toegekende
renten bedroeg gemiddeld 457 (op een totaal aantal dodelijke onge-
vallen van rond 600) per jaar.

¹⁰³ 1964 pp. 11 en 80, 1965 pp. 10 en 78.

op rond één derde van de bedrijfsongevallen (in totaal bijna 300.000 in de onderzochte twee-jarige periode), en haar cijfers mogen als alleszins representatief gelden. Omdat deze C.W.R.B.-cijfers steeds op betrekkelijk recente ongevallen slaan is een juiste splitsing tussen langdurige tijdelijke en blijvende invaliditeit niet te geven: een definitieve toestand treedt in den regel pas jaren na het ongeval in.

De percentages zijn als volgt (voor nadere omschrijving van de categorieën zie onder *b*):

	verkeer	overige	totaal
- geringe letsels	6.03 %	+ 39.26 %	= 45.29 %
- arbeidsongeschiktheid van korte duur	9.65 %	+ 38.77 %	= 48.42 %
- langduriger tijdelijke resp. blijvende invaliditeit	2.04 %	+ 4.13 %	= 6.17 %
- dood van een kostwinner	0.07 %	+ 0.05 %	= 0.12 %
Totalen	17.79 %	+ 82.21 %	= 100 %

Uit dit onderzoek blijkt, dat het verkeersongeval het totaalbeeld beslist niet beheerst, maar dat het vergeleken met de overige bedrijfsongevallen gemiddeld wel harder aankomt. Het overlijdensrisico is bij verkeersongevallen groter dan bij de overige; voor het invaliditeitsrisico geldt het omgekeerde, zij het dat het percentage ernstige invaliditeiten door verkeersongevallen toch reeds $\frac{1}{3}$ van het totaal aantal uitmaakt. Maar bij deze ernstige gevallen zijn de absolute getallen niet groot.

d. Ongevallen in het algemeen. Het zou belangwekkend zijn wanneer ook voor ongevallen buiten de actieradius van de ongevallenwetten een vergelijking tussen verkeers- en andere ongevallen kon worden gemaakt. Deze andere ongevallen kunnen natuurlijk toch met beroep of bedrijf samenhangen (beoefenaars van vrije beroepen, winkeliers, ambachtslieden enz.), daarnaast zijn er de ongevallen in en om het huis en – niet in de laatste plaats – bij sport en spel.

Er is geen methode om het totale aantal ongevallen van beide soorten voorzover zij tot tijdelijke of blijvende invali-

diteit voeren, met enige zekerheid vast te stellen. De cijfers van de particuliere ongevallenverzekering zijn niet representatief: de samenstelling van de portefeuille is anders dan die van de bevolking in het algemeen. Een trend kunnen deze cijfers toch wel verraden. Voor wat zij waard zijn laat ik deze hieronder volgen, wederom uitgedrukt in percentages ¹⁰⁴:

	tijdelijke invaliditeit	blijvende invaliditeit	dood
in verkeer	10,1 %	15,5 %	70,8 %
buiten verkeer	89,9 %	84,5 %	29,2 %
	100 %	100 %	100 %

Merkwaardig is, dat ook volgens deze cijfers de ongevalsinvaliditeit meestal buiten het verkeer ontstaat, terwijl de dood door ongeval dikwijls in het verkeer wordt veroorzaakt.

Ten aanzien van dodelijke ongevallen zijn er inmiddels wel nauwkeurige cijfers beschikbaar. Blijkens de statistiek doodsoorzaken 1964 (Statistisch Zakboek 1965 nr. 26) sterven er in de productieve leeftijd (15-64 jaar) als gevolg van ongevallen 2215 personen. Van hen waren er 1499 verkeersdoden (Statistisch Zakboek 1966 nr. 188) ¹⁰⁵, en derhalve 716 doden buiten het verkeer. De verhouding van circa 2 : 1 wijst in de richting, dat de trend, gevonden in de C.W.R.B.-statistieken en de cijfers van particuliere verzekeraars algemene gelding heeft. Dat mag dan voor invaliditeit door ongeval eveneens worden aangenomen.

e. De verhouding van (verkeers-)ongevallen tot andere oorzaken van invaliditeit en dood. Men kan de sociale en economische betekenis van het ongeval (of het verkeers-

¹⁰⁴ Verhoudingen tussen invaliditeit en dood mogen hieruit niet worden afgeleid, omdat de verzekerden niet verplicht zijn zich voor alle drie te noemen rubrieken te verzekeren.

¹⁰⁵ Volgens Zakboek 1965 nr. 26 waren daarbij in 1497 gevallen motorrijtuigen betrokken. Ondanks de ruime betekenis van „betrokken zijn bij...” lijkt dit cijfer wat onwaarschijnlijk. De verklaring zal wel zijn, dat statistiek 1966/188 het lot van de slachtoffers gedurende een maand heeft nagegaan. Daar kan enig verschil uit voortvloeien. Van belang is dit verschil zeker niet; dat aan de meeste dodelijke verkeersongevallen een motorrijtuig te pas kwam is natuurlijk buiten kijf.

ongeval) niet op zichzelf bezien. Het is een onder de vele oorzaken van arbeidsongeschiktheid en dood.

Als oorzaak van *arbeidsongeschiktheid* staat het ongeval zeker niet vooraan; het verkeersongeval neemt zelfs maar een bescheiden plaats in. Het arbeidsverzuim door ongevallen in het algemeen wordt becijferd voor mannen op rond 10 %, voor vrouwen 5 %¹⁰⁶. Een andere tabel geeft aan 6 % van het totaal der ziektegevallen, waarvan 5 % voor de kortdurende en 8 % voor de langdurige gevallen¹⁰⁷. Voor verkeersongevallen zou, in de trant als hierboven onder c en d benaderd, een fractie hiervan moeten worden genomen, groter naarmate het ongeval een ernstiger karakter draagt. Ruim getaxeerd zijn ongevallen voor 10 % der invaliditeitsaansprakelijk; voor het verkeersongeval kan dit dan niet meer dan een 3 % bedragen¹⁰⁸. Het percentage van 10 blijkt ook ruim te zijn in het licht van de uitkomsten van de invaliditeitswet: over de jaren 1961-1965 werden aan personen van 20 tot 65 jaar toegekend in totaal 122.292 renten; daarvan konden 10.744 (= 8,8 %) aan een ongeval worden toegeschreven¹⁰⁹. Ter vergelijking: 21,3 % van de renten werden toegekend wegens invaliditeit door hart- en vaatziekten.

Het ongeval als oorzaak van de *dood* blijkt ongeveer dezelfde plaats in te nemen als ten aanzien van de invaliditeit werd gevonden. In de leeftijdsgroep van 15-64 jaar stierven in 1964 24.650 personen. Van hen kwamen (zie onder d) 2215 of 9 % door een ongeval om het leven; het hierin begrepen aantal verkeersdoden van 1499 is aldus ruim 6 % van het totaal¹¹⁰. Weer ter vergelijking: nieuwvormingen 34 %, hart- en vaatziekten 24 %.

De slotsom kan slechts zijn, dat een wetgeving welke de slachtoffers van (verkeers-)ongevallen en de hunnen (los van

¹⁰⁶ Statistisch zakboek 1966 nr. 34.

¹⁰⁷ Statistisch zakboek 1967 nr. 33. Het is niet duidelijk of deze tabel betrekking heeft op ziekte- of ziekte- en ongevallen. Dan zouden de cijfers wat geïmpliceerd zijn hetgeen het verschil met 1966/34 zou verklaren. Evenals hierboven werd als grens tussen kort en lang de termijn van zes weken aangehouden.

¹⁰⁸ Nl. 30 % van het totaal van de betrokken ongevallen. Zoals onder d bleek is het aandeel van het verkeersongeval bij de minder ernstige ongevallen nog veel kleiner.

¹⁰⁹ Jaarverslagen S.V.B. 1961-1965, bijlagen 4.2.1.3.

¹¹⁰ vgl. noot 105 hiervoor.

de vraag of voor het ongeval enige derde civielrechtelijk aansprakelijk is) schadeloosstelling waarborgt, hen bevoorrecht boven 90 tot 97 % van degenen die zich in dezelfde situatie bevinden. Uit een oogpunt van sociaal recht is dat onjuist.

2. *Rond de praktijk van de actie uit onrechtmatige daad.*

Bloembergen – ten deze exemplarisch voor de auteurs die wijziging van het huidige stelsel wensen – schetst een ware via dolorosa, langs welke de rechthebbende op schadevergoeding zich stap voor stap heeft vooruit te vechten wil hij het hem toekomende ooit ontvangen¹¹¹. Dat is een caricatuur, zeker voorzover het de indruk wekt dat al die moeilijkheden van juridische en processuele aard zich bij elk schadegeval zullen voordoen, maar nauwelijks minder als het betoog zo gelezen moet worden dat bij veel gevallen zich tenminste een of enkele van de opgesomde bezwaren zullen doen gelden. Daarom is het goed voorop te stellen dat een overweldigende meerderheid van de schadegevallen zonder enige juridische of processuele moeilijkheid wordt afgewikkeld, dat bij een geringe minderheid zich geschillen voordoen welke niettemin toch goeddeels in der minne worden opgelost, en tenslotte dat het slechts bij uitzondering tot een procedure komt.

a. *Enkele bijzonderheden over de procespraxis in verkeerszaken.* Het zal wel zijn toe te schrijven aan de aandacht welke Amerikaanse en Franse schrijvers hebben genoten dat de betekenis van de procedure in de schaderegelingspraktijk te onzent zo wordt overschat. Als Prosser de (jury-)rechtspraak in de Verenigde Staten een bron van „utter amazement” voor buitenlanders noemt verdient hij geloof op zijn woord¹¹². Dat in Frankrijk door de gebruikelijke voeging van de burgerlijke partij in het strafgeding elk schadegeval van enig belang naar een procedure tendeert, ook al zou een minnelijke regeling gemakkelijk bereikbaar zijn, is ons vertrouwd¹¹³. Maar voor Nederland ligt dat toch anders: het

¹¹¹ rede pp. 14 tot 17.

¹¹² Law of torts 1964 p. 580 v.

¹¹³ Volgens Rutten (t.a.p. p. 4) 120.000 nieuwe zaken per jaar. Het is bij ons niet alleen veel minder, maar het aantal in Frankrijk is voor ons zowel absoluut als relatief eenvoudig onvoorstelbaar.

komt slechts in 1,4 van elke 1000 gevallen tot een rechtbank-procedure¹¹⁴. Ook als door een groter belang de kans op proces relatief sterk stijgt blijft dit een uitzondering: voor ernstige letsel- en doodschaden geschat op 12 per 1000 gevallen.

Om een indruk te krijgen van aard en gang van de procedures in verkeerszaken is een dossieronderzoek ingesteld in 343 rechtbankzaken¹¹⁵. Enkele resultaten hiervan:

- tijdsverloop tussen ongeval en dagvaarding: gemiddeld 20 maanden;
- in de gevallen welke met betaling eindigden was de gemiddelde termijn tussen dagvaarding en afdoening 24 maanden, aanzienlijk korter dan soms aangenomen¹¹⁶. In

¹¹⁴ De cijfers van de kantongerechtsprocedures konden hierbij helaas niet betrokken worden. Jaar en dag werden deze overheerst door incasso van vorderingen, door gesubrogeerde assuradeuren ingesteld tegen onverzekerde wederpartijen resp. tegen wel-verzekerde daders voor hun eigen risico. Dit is drastisch veranderd door de W.A.M. Bijna elke motorrijtuigbestuurder is verzekerd (en anders komt meestal het waarborgfonds voor hem in het geding) en eigen risico's mogen aan derden niet worden tegengeworpen (de franchise, welke de wet toestaat, zou meer kwaad dan goed doen en de verzekeraars hebben daarvan dan ook geen gebruik gemaakt). Maar het duurt wel enkele jaren voor de nieuwe toestand is doorgewerkt. Daarom kunnen geen exacte cijfers van civiele verkeerszaken voor de Kantonrechter worden gegeven, maar het lijdt geen twijfel dat hetgeen daarvan overblijft in verband met de competentiegrens zeer overwegend zaakschade betreft, en het beeld dat de rechtbanken geven niet vermag te wijzigen.

¹¹⁵ Mr. H. C. Prins te Rotterdam heeft dit zeer tijdrovende onderzoek met de grootste acribie voor mij verricht. Ik ben hem daarvoor veel dank schuldig.

Het aantal zaken is absoluut niet zo groot. Desalniettemin is het de oogst van een procespraktijk van ongeveer tien jaren van een verzekeringsmaatschappij met een van de grootste motorrijtuigportefeuilles; nauwelijks kan duidelijker worden gedemonstreerd hoezeer het procederen uitzondering is. Het aantal is echter groot genoeg om enige conclusies toe te laten, mits meer wordt gelet op de *orde* van grootte, de tendenties, dan op de exacte getallen.

¹¹⁶ Van der Esch (N.J.B. 1962 p. 626) komt ook tot cijfers welke veel overeenstemming met de hier vermelde vertonen. Bloembergen (rede p. 16) vindt dit alles nog veel te lang. Maar het is niet juist om, zoals hij doet, van de dag van het ongeval uit te gaan. Juist in de belangrijke zaken duurt het lang voor de schade te overzien is; het is geen uitzondering dat twee, drie jaar na het ongeval een dagvaarding wordt uitgebracht waarin niet meer wordt gevraagd dan een veroordeling tot vergoeding van schade, op te maken hij staat. Het is een goede gewoonte van assuradeuren om, indien de schuld

veel zaken is het geschil blijkbaar zo beperkt van karakter, dat reeds het eerste vonnis de beslissing brengt of in elk geval zoveel opheldering verschaft dat partijen het verder wel zonder de rechter afkunnen;

- het geschil liep over zaakschade in 70 %, over letsel of dood in 30 % van de gevallen ¹¹⁷;
- het onderwerp van geschil was nader te specificeren als volgt:

	totaal	letsel of dood (30 %)	zaakschade (70 %)
schuldvraag	81 %	54 %	92 %
schadeomvang	11 %	30 %	4 %
beide	8 %	16 %	4 %
	100 %	100 %	100 %

Ook hieruit blijkt, dat partijen er in het algemeen op uit zijn om het geschil zo beperkt mogelijk te houden;

- in verband met de vraag of afschaffing van regresrechten van verzekeraars en risicodragers praktisch iets om het lijf heeft is het aantal regresprocedures interessant: het blijkt aanzienlijk meer dan de helft te zijn, nl. 58 %;
- met één instantie was het in den regel wel afgelopen; slechts in 13 % van de zaken kwam het tot appèl. Het maakte daarbij geen verschil of de vordering was ingesteld door een particulier of door een assuradeur/risicodragers. Twee cassatieberoepen werden ingesteld, beide door risicodragers.

Het is duidelijk dat het vervangen van de aansprakelijkheid door verzekeringen indien al enige dan toch geen belangrijke winst door beperking van het aantal procedures kan opleveren. Zeker niet, wanneer de aansprakelijkheid voor schade aan goederen blijft bestaan: zeventig procent

althans ten dele aan de kant van de verzekerde vaststaat resp. de schade althans voor een deel wordt erkend, tot het verlenen van voorschotten over te gaan; zonodig kan dit in kort geding zelfs worden afgedwongen. Daardoor – en natuurlijk ook als gevolg van de sociale voorzieningen – komt het weinig voor dat een slachtoffer door de tijd welke de procedure vergt, werkelijk in het nauw komt.

¹¹⁷ In letselzaken wordt dus relatief meer geprocedeerd. Dat is niet alleen te verklaren uit het grotere gemiddelde belang en de geschillen die over de omvang van de schade kunnen rijzen, maar ook door de beperking van acties tot regres van zaakschade als gevolg van overcenkomsten (hiervoor noot 35).

van de procedures loopt alleen daarover. Daarbij blijft het niet, want dikwijls gaat letsel met zaakschade gepaard; zou de vordering tot vergoeding van letselschade verdwijnen dan bleef de kans op een procedure over de zaakschade in dezelfde zaak nog bestaan¹¹⁸. Vervolgens is in het stelsel van schrijvers die integrale vergoeding (krachtens verzekering) voorstaan de kans op procedures over de omvang van de schade (thans in bijna de helft van de letselprocedures een geschilpunt!) niet alleen gebleven maar zelfs wellicht toegenomen omdat dan ten aanzien van *alle* slachtoffers c.s. zulke geschillen kunnen rijzen.

Maar ook indien wat minder geprocedeerd gaat worden – dus in het stelsel Bloembergen, waarin overigens geschillen over sommige causaliteitsvragen (t.w. bij samenloop van onrechtmatige daden van verkeersdeelnemers en anderen) niet zijn ondervangen – kan de netto-winst weinig betekenen omdat het absolute aantal processen gering is.

De rol van de rechter. Enkele buitenlandse schrijvers¹¹⁹ maken er geen geheim van dat de blinddoek van de rechters in hun land wat verlegen is; uitsluitend omdat zij mede op die grond aan een verzekeringsstelsel de voorkeur geven, mag een enkel woord daarover niet ontbreken; met dit wonderlijke argument moet korte metten worden gemaakt. Wanneer een rechter recht spreekt met aanzien des persoons kan dat nauwelijks krachtig genoeg aan de kaak worden gesteld. Maar het ware het einde van elk recht te berusten in de schending van zulke fundamentele plichten door de rechter en dit zelfs als uitgangspunt of argument voor verandering van een zaak van materieel recht te aanvaarden. In Nederland verneemt men zulke geluiden overigens slechts sporadisch¹²⁰. Natuurlijk is de rechter niet immuun voor emoties – overigens bij andersoortige zaken, arbeidsgeschillen bv. evenzeer – en het zou onmenselijk zijn te verlangen dat hij hierdoor in generlei opzicht werd beïnvloed; maar de betichting van partijdigheid is een andere en zeker voor de Nederlandse magistratuur ongerechtvaardigde imputatie.

¹¹⁸ Zelfs in de gedachtengang van Swart, en aangenomen dat hij voor de gecompliceerde aanrijdingen een hanteerbare oplossing zou geven, zou het aantal procedures niet zo sterk afnemen als men zou verwachten. De geschillen over de schuldvraag worden ingeruild voor de heikle Sachen welke uit het morele risico voortvloeien (zie p. 178 v.).

¹¹⁹ Prosser hierboven noot 112, Tunc t.a.p. I onder 2.

¹²⁰ Van Boeschoten H.N.J.V. 1964 II p. 43.

b. Moeilijkheden bij de bewijslevering ¹²¹. Het is juist dat deze moeilijkheden zich niet alleen ten processe voordoen maar ook de minnelijke afdoening beïnvloeden, zelfs een proces kunnen verhinderen. Het is evenmin voor betwisting vatbaar dat het (getuigen-)bewijs niet altijd betrouwbaar is, omdat ongevallen plotseling kunnen optreden en zich in een oogwenk afspelen, en aan het waarnemingsvermogen van de getuigen onder die omstandigheden soms hoger eisen worden gesteld dan waaraan het kan voldoen. En tenslotte kan niet worden geloofd dat de getuigen, met name de inzittenden van bij het ongeval betrokken voertuigen, van nature op de hand van een der partijen zijn en dan is de wens al spoedig de vader van de waarneming.

Maar wat is het gewicht van al deze feiten? In meer dan een opzicht blijkt nl. de positie van het verkeersslachtoffer desondanks in het algemeen sterker dan die van andere litiganten.

In tegenstelling tot hetgeen veel andere geschillen geldt kan in ongevallenzaken het bewijs meestal uitgaan van feiten, welke ter plaatse van het ongeluk a.h.w. rechtstreeks kunnen worden afgelezen: Jan kwam van links en Piet van rechts, Jan sloeg af en Piet haalde in, Jan remde en Piet reed hem achterop. Dat is de reden, waarom in talloze zaken zelfs ondanks het ontbreken van getuigen – en niet zelden ook tegen onbetrouwbare verklaringen in – de aansprakelijkheid vastgesteld en de schade vergoed kon worden. Met name degenen, die met het *ongeval-in-doorsnee* in aanraking komen, zoals de kantonrechter, de officier van justitie en de assuradeur, weten uit ervaring dat dit de normale situatie is. De civiele rechter, de advocaat en de (op gepubliceerde jurisprudentie aangewezen) wetenschapsman zien daarentegen een selectie van de relatief weinige zaken, waarin – bijvoorbeeld – bewijsmoeilijkheden zijn gerezen.

Vervolgens worden de bewijsmoeilijkheden lang niet altijd door het verkeersslachtoffer c.s. ondervonden. Het wettelijk schuldvermoeden van W.V.W. 31 beheerst natuurlijk veel zaken; rechterlijke vermoedens van schuld zijn in verkeerszaken evenzeer aan de orde van de dag. Het kan dus heel wel zijn, dat niet de schadelijder maar de aangesprokene het loodje legt. Maar voor zulk een omkering van de bewijslast behoeft evenmin teruggeschrokken te worden als voor andere

¹²¹ Bloembergen rede p. 16 v., Van Marwijk Kooy t.a.p., p. 74.

risicofactoren in het aansprakelijkheidsrecht. Zij zijn daarbuiten trouwens evenmin onbekend.

Alle reserves, waarmede wij het getuigenbewijs in verkeerszaken tegemoet treden, mogen ons voorts niet doen vergeten, dat in deze zaken de getuigen ook dikwijls zich in voor betrouwbare waarnemingen juist bijzonder gunstige omstandigheden bevinden. Dat geldt met name de inzittenden van voertuigen. Wie met een auto meerijdt pleegt zich de tijd te korten met het kijken naar het verkeer op de weg. Als hij een kruising nadert is hij geïnteresseerd bij de verkeerslichten. De snelheid van het voertuig en zijn plaats op de weg kan hij in het algemeen zeer goed beoordelen. Men spare mij meer voorbeelden: ieder kan deze ad libitum aanvullen. Daarnaast is bijna iedere getuige van een ongeval in het voordeel in die zin, dat hij zich aanstonds van zijn hoedanigheid als zodanig bewust is; hoe vaak wordt bovendien zijn verklaring niet al heel spoedig bij proces-verbaal of anderszins schriftelijk vastgelegd. Een en ander leidt ertoe dat de getuige van het ongeval, zich zijn belang bewust, de herinnering aan het gebeurde levend houdt.

Ook de omvang van de schade is uit een oogpunt van bewijs geen onoverkomelijk bezwaar. Al is een exacte vaststelling van schade in de zin van B.W. 1406 en 1407 eigenlijk nooit mogelijk, een redelijke benadering wel terdege. Zeker een benadering die dichter in de buurt komt dan voorzieningen, los van de omstandigheden van het ongeval – immers lang tevoren – getroffen, zouden kunnen bewerkstelligen.

Alles bijeengenomen is de bewijspositie in ongevallenzaken niet bezwaarlijker dan in welke andere soort zaken ook. En bovendien zou invoering van een verzekeringsstelsel ter vervanging van de aansprakelijkheid te dien aanzien geen batig saldo brengen; dezelfde argumenten als hiervoor vermeld met betrekking tot het aantal procedures zijn daarvoor aan te voeren: bewijs blijft nodig omtrent schuld aan en omvang van zaakschade, omtrent de omvang van (alle) schaden uit letsel en dood, omtrent causaliteit enz.

Dat betekent niet, dat de practijk een verbetering van het bewijsrecht niet op hoge prijs zou stellen. Als voorbeeld noem ik de regeling van de onbekwaamheid van getuigen. Zolang zij wel bekwaam zijn in de strafzaak, op hun verklaring een strafvonnis kan worden gewezen en dit vonnis krachtens B.W. 1955 in de civiele zaak verplicht volledig

bewijs levert, komt het er op neer dat het vervolgingsbeleid over de haalbaarheid van een schadevordering kan beslissen, en dat is geen fraaie zaak. Ook de rechter zou – vooral ten aanzien van de schadeomvang en in het bijzonder van het smartegeld ¹²² – door wat groter eensgezindheid het de getroffen en de w.a.-verzekeraars wel gemakkelijker kunnen maken; dat zou bovendien ons nog een paar procedures besparen.

c. De juridische problematiek van het delictenrecht zou zo ingewikkeld zijn – een adaequate behandeling zou b.v. een handboek van 3000 pagina's vergen! – en ook de Nederlandse jurist zou daar zozeer onder gebukt gaan ¹²³, dat hierin een argument voor het verzekeringsstelsel zou zijn gelegen. Een korreltje zout is hier op zijn plaats. Dat deel van de theorie van de onrechtmatige daad, dat voor het (verkeers-) ongevalrecht meer in het bijzonder van belang is, is niet zo bijzonder gecompliceerd. Welke rol spelen in dergelijke zaken de befaamde leerstukken over Schutznorm, misbruik van recht, onrechtmatige overheidsdaad e.t.q.? Juist voor gevallen, waar zulk een probleem eens om de hoek komt kijken, b.v. bij een fout van een wegbeheerder, zou trouwens het bestaande recht gehandhaafd blijven ¹²⁴. Causaliteitsvragen doen zich bij ongevallen nog wel (zeker niet dikwijls) voor, maar zij dragen een feitelijk karakter en zouden evenzeer rijzen bij toepassing van een verzekeringsstelsel.

De grootste theoretische problemen, welke er inderdaad in dit verband toe doen, liggen op het gebied van het schadevergoedingsrecht. Ook hier gaat het om vragen, die in een verzekeringsstelsel – althans wanneer het integrale vergoeding nastreeft – eenzelfde rol zouden spelen. Bovendien heeft de rechtspraak de laatste decennia zoveel knopen doorgehakt en heeft recente literatuur zulke duidelijke routes aangegeven, dat de praktijk onder deze problemen werkelijk niet bezwijkt.

¹²² Dat in overeenstemming moet zijn met „de zelfbeperking, die de rechter . . . verplicht is zich op te leggen, wil men niet in zuivere willekeur vervallen”; aldus een wijze, desalniettemin ongepubliceerde vermaning van het Hof Amsterdam 25-4-1957 inzake Cohen/Fikenscher.

¹²³ Zie Rutten t.a.p. p. 3.

¹²⁴ Rutten t.a.p. p. 7.

3. Preventie en premiecorrectie.

Het aspect van de preventie behoort inderdaad niet onder principiële maar onder praktische overwegingen thuis: de aansprakelijkheid heeft preventie niet als doel; zij kan er slechts een nuttige nevenwerking van zijn. Dat deze preventieve werking niet mag worden overschat is van verschillende kanten met recht opgemerkt ¹²⁵, zo verdwijnend klein als wel eens wordt voorgesteld ¹²⁶ is zij evenwel ook weer niet.

Preventie houdt in beïnvloeding van handelen, en dus primair van bewust handelen. Als de dader van een verkeersdelict niet meer dan een onbewuste schuld is te verwijten schijnt reeds daarom de preventieve werking van de aansprakelijkheid niet groot; ontbreken doet zij evenwel niet, want ook voorzichtigheid kan tot op zekere hoogte worden aangeleerd en aantasting van de portemonnaie kan – evenals de boete in de strafzaak van deze aard – daartoe zeker wel een prikkel zijn. Is dat juist, dan zal een preventieve werking ten aanzien van bewust roekeloos handelen a fortiori moeten worden aangenomen.

Maar het belang wordt in hoge mate beperkt als juist is hetgeen deskundigen op het gebied van de verkeersveiligheid aannemen, nl. dat het menselijk handelen daarin een vrijwel constante is omdat de verkeersdeelnemers in grote meerderheid weigeren eigen tekortkomingen te erkennen ¹²⁷.

Ook afgezien hiervan wordt tegen de handhaving van de aansprakelijkheid in het belang van de preventie het een en ander aangevoerd.

Vooreerst, dat er in den regel andere omstandigheden zijn, in het bijzonder het feit dat de verkeersdeelnemer op eigen lijfsbehoud bedacht is, welke deze werking hebben ongeacht het bestaan van een aansprakelijkheidsregeling. Het argument is stellig juist en beperkt het belang van de aansprakelijkheid in zoverre nog meer, maar afdoende is het niet omdat slechts de van nature kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers en bestuurders van tweewielers er door zullen worden beïnvloed.

Een tweede thema dat voortdurend terugkeert: de w.a.-verzekering is waar al niet verplicht dan toch zo gebruikelijk

¹²⁵ Bloembergen rede p. 11 v., Rutten t.a.p. p. 5 v.

¹²⁶ „Een wassen neus”, Van Marwijk Kooy t.a.p. p. 74.

¹²⁷ Zie p. 167 hiervoor.

dat de potentiële dader zelf geen risico loopt. Dit is evenwel minder juist. De dreiging van zeer grote schaden doet inderdaad niet veel, niet in de eerste plaats omdat de w.a.-verzekering daarin voorziet maar omdat de gemiddelde weggebruiker deze toch niet kan betalen. Wie een betalingscapaciteit heeft van zeg f 500,— voelt een bedreiging met een schade van f 500,— plusminus even sterk als een bedreiging met een van stel f 100.000,—. Zolang ondanks de w.a.-verzekering de verzekerde maar enig belang bij het evenement en zijn aansprakelijkheid daarvoor houdt blijft de preventieve werking vrijwel in stand.

Nu is dit bijna steeds het geval. Zelfs als de polis de dekking niet rechtstreeks beperkt blijft er voor de verzekerde een dreiging van nadeel bestaan:

- eigen risico wordt voor w.a.-verzekering, althans ten aanzien van schade in het binnenland, als regel niet bedongen¹²⁸. Het opleggen van een bijzonder eigen risico is echter een gebruikelijk wapen tegen verkeersdeelnemers, die meer dan andere verzekerden gevaar opleveren;
- veel vormen van w.a.-verzekering kennen no-claimreducties. Deze kunnen de premie met aanzienlijke percentages verminderen en de verzekerde rechtstreeks bij het schadeverloop betrekken;
- wanneer het schadeverloop bijzondere redenen voor zorg geeft kunnen naast een eigen risico hogere premie of/en beperkende condities (bijvoorbeeld uitsluiting van bepaalde bestuurders) worden bedongen. In ernstige gevallen kan tot opzegging (of bij aanmelding ter verzekering tot weigering van acceptatie) worden besloten. Dat betekent niet dat de betrokkene onverzekerbaar zou zijn; in verband met de verplichte w.a.-verzekering zou dat hetzelfde effect hebben als een ontzegging van de rijbevoegdheid, en de verzekeraar waakt ervoor niet op de stoel van de rechter te gaan zitten. In verband hiermede zijn z.g. substandard maatschappijen — en voor de uiterste gevallen

¹²⁸ Slechts een franchise van ten hoogste f 50,— zou aan het slachtoffer mogen worden tegengeworpen (W.A.M. 5). Van deze gelegenheid hebben de verzekeraars geen gebruik gemaakt, o.m. omdat de betrokkenen met kunst- en vliegwerk zullen trachten de schade tot boven die fatale grens op te schroeven. Eigen risico's mogen slechts interne werking hebben; na de gelaedeerde onverkorte schadevergoeding te hebben verleend moet de assuradeur het eigen risico dus van zijn verzekerde terugvorderen.

een pool — in het leven geroepen waar deze lieden, uiteraard tegen een premie in overeenstemming met het veel hogere risico dat zij opleveren, de door de wet geëiste dekking kunnen krijgen.

De beperkte preventieve werking van de aansprakelijkheid zou evenwel alleen teniet worden gedaan door een verzekeringsstelsel dat de aansprakelijkheid *geheel* zou vervangen. Zulk een stelsel wordt gemeenlijk niet voorgestaan, en als voor de zaakschade de aansprakelijkheid wordt gehandhaafd verandert er ook in dit opzicht weinig; zoals in ander verband al opgemerkt gaat letsel meestal met zaakschade gepaard, terwijl de verzekerde bij de meeste ongevallen ook schade aan eigen goederen lijdt ¹²⁹.

Belangrijker is een overigens verwant aspect. De hiervoor gememoreerde maatregelen nopens premie en condities zijn niet alleen van belang uit een oogpunt van preventie, zij fungeren ook als correctie op uniforme premies. Een praktisch voordeel van het geldend stelsel is, dat langs deze weg brokkenmakers meer betalen dan rustige rijders. Aan dit effect doet ook een beperkt verzekeringsstelsel enige afbreuk, omdat het treffen van de maatregelen niet enkel voor de frequentie maar ook door de omvang van de schade wordt gemotiveerd; door een vervallen van aansprakelijkheid voor dood en letsel wordt de correctie minder adaequaat dan zij thans is.

4. *Collectivering van risico's.*

In het bijzonder Bloembergen ¹³⁰ wijst op de collectivering van de ongevallenrisico's; aan de kant van de daders in het w.a.-verzekeringsbedrijf, aan de zijde van de slachtoffers in het complex van publiekrechtelijke (sociale) en privaatrechtelijke verzekeringen tegen ongevallenrisico's. Maar is zij van enig belang voor de keuze tussen aansprakelijkheid en verzekeringsstelsels?

Deze vraag kan slechts bevestigend worden beantwoord als voldaan is aan twee voorwaarden: aan *beide* zijden zijn collectiviteiten bij de schade betrokken, en deze collectivitei-

¹²⁹ Slechts een minderheid van de bezitters van motorrijtuigen (circa $\frac{1}{3}$) is ook voor schade aan het eigen voertuig verzekerd, en dan in den regel nog met een eigen risico van f 100,— of meer. Over de belangen van de verzekerde ondanks w.a.-verzekering, zie ook H. Drion, rede (hiervoor noot 55) p. 10.

¹³⁰ Rede p. 5 v.

teiten worden – althans *grosso modo* – beiderzijds door *dezelfde personen* gevormd. Deze situatie doet zich eigenlijk enkel voor bij regresacties door risicodragers of andere verzekeraars. Dit komt in hoofdstuk V aan de orde.

Daarbuiten is de collectivering van risico's althans voor onze vraagstelling van geen belang. Vooral kan ik niet zien, dat de collectivering van het risico aan de kant van de potentiële daders in de aansprakelijkheidsverzekering opheffing van de aansprakelijkheid jegens de alleenstaande gelaedeerde zou kunnen motiveren. Weliswaar wordt de schade, of het grootste deel daarvan, door de w.a.-verzekerden tezamen gedragen en er is veel aan te voeren voor de stelling dat de vergoeding elk persoonlijk karakter mist (voorzover terzake: de gelacdeerden plegen dat toch anders aan te voelen). Dit kan echter slechts als een argument tegen de aansprakelijkheid worden opgevat voor wie de vergoedingsplicht slechts wil erkennen wanneer deze niet slechts juridisch maar evenzeer moreel gepostuleerd is; het is dan geen zelfstandig argument en hiervoor – in het bijzonder in hoofdstuk II par. 1 – al onder het oog gezien.

5. *De kosten van verzekering.*

Op de Nederlandse schadeverzekeringsmarkt werken enkele honderden maatschappijen. Dat is van het goede wat veel; bijgevolg drukt de onderlinge concurrentie op het gebied van premie en condities de prijs van de verzekering tot een minimum¹³¹. Deze situatie vordert een deugdelijke kostenbewaking, als goed koopmanschap dat in het algemeen al niet deed.

Onder deze omstandigheden maakt het geheel ongedifferentieerde beeld, dat Bloembergen van „de” kosten van „de” schadeverzekering geeft zowel als zijn vergelijking met „de” kosten van „de” sociale verzekering¹³², niet een aanstonds plausibele indruk. Enige analyse is gewenst.

¹³¹ Ook uit een oogpunt van solvabiliteitseisen; vgl. Van Beek, *Wet op het schadeverzekeringsbedrijf* 1966 p. 50 v.

¹³² Rede p. 18 v. Op het tekort aan analyse wijst ook Swart t.a.p. p. 29. Bloembergen plaatst de kostenquaestie overigens nadrukkelijk in de context van „dubbele verzekering”. In de eigenlijke zin des woords (een verzekerde heeft voor dezelfde schade dekking onder meer dan een polis) komt zij bij motorrijtuigverzekeringen zo weinig voor dat de invloed daarvan is te verwaarlozen. Daarnaast doelt Bloembergen op het bestaan van voorzieningen aan de kant van de

Vooraf dit: de bedragen welke Bloembergen noemde en die het gehele schadeverzekeringsbedrijf in een bepaald (niet representatief) jaar betroffen, doen niet terzake. Het gaat niet om honderden miljoenen die bespaard zouden kunnen worden. In de conceptie van zijn rede mag alleen rekening gehouden worden met de w.a.-schaden uit letsel of dood. Van de w.a.-premie dient slechts een 15% of 30 miljoen ter verzekering daarvan. De somberste taxaties van de kosten komen op circa 50% ¹³³, voor Nederland toch wel veel te hoog. Vervolgens moet in aanmerking worden genomen: (1) dat de betrokken verzekeringen in stand zouden moeten blijven ter dekking van vorderingen wegens zaak-schade; (2) dat veel kosten ongewijzigd zouden blijven ¹³⁴; en (3) dat de schaderegelingskosten relatief sterk dalen naarmate zij op schade van groter omvang betrekking hebben, zodat de besparing van deze kosten door een vervallen van regeling van dood- en letselschaden (volgens de cijfers op p. 182 gemiddeld 25 x resp. 3 x de zaakschade) betrekkelijk weinig zou hebben te betekenen. Een taxatie van de kostenbesparing in de sfeer van de w.a.-verzekering ad 25% over 30 miljoen, aldus van 7½ miljoen zou al van optimisme getuigen. Staat daartegenover een uitbreiding van de toch echt niet kosteloze sociale verzekering, dan blijft er van de besparing al heel weinig over. Schaft men zoals Bloembergen *nu* wil ook zaakschade-vorderingen af, dan wordt de daaruit voortvloeiende besparing teniet gedaan door de toecoming van de dan nodige goederen- (casco-)verzekeringen.

Het *kostenbegrip*. Kosten zijn een verzameling van zeer uiteenlopende elementen. Wie zelf geen aria kan aanheffen en zich daarom naar de concertzaal begeeft betaalt met zijn entrecéprijs niet alleen (zijn aandeel in) de gage van de artist, maar ook de kosten van instandhouding van een zaal welke aan redelijke eisen van acoustiek en comfort voldoet, de administratiekosten verbonden aan het engageren van de kunstenaar en het aantrekken van voldoende publiek; kortom, het publiek betaalt niet alleen de artist maar ook de

dader zowel als van het slachtoffer; dat is uit een oogpunt van kosten inderdaad van belang indien er sprake is van regres van de ene risicodragers op de andere; zie hoofdstuk V.

¹³³ Zie bv. Keeton en O'Connell a.w. p. 70.

¹³⁴ Incasseren en boeken c.a. van een gering bedrag eist evenveel kosten als van een grotere som.

mogelijkheid van diens optreden. Dit karakter hebben de kosten, aan dienstverlening verbonden, vrijwel steeds; met verspilling, een kleverige strijkstok heeft dat niets te maken. Bij verzekering spreekt dat nog te duidelijker omdat daar naast de kosten als hierboven aangeduid nog een tweede categorie is aan te wijzen welker aanwending niet slechts de collectiviteit van de verzekerden dient maar zeer in het bijzonder ook in het belang is van die bepaalde verzekerde, wiens schadegeval aanleiding gaf tot het maken van de kosten.

De eerste categorie. Verzekeren is poolen van risico's en veronderstelt het vormen van een groep lotgenoten over welke deze risico's worden uitgesmeerd. Acquisitie is derhalve een bestaansvoorwaarde voor verzekering ¹³⁵; bovendien is de grootte van het draagvlak – en dus de omvang en de effectiviteit van de acquisitie – bepalend voor de volledigheid van de dekking ¹³⁶. In de tweede plaats eist de collectivering een organisatie o.m. voor inning van premie of omslag, voor redactie van polissen en clausules, voor behandeling van schadegevallen, niet in de laatste plaats ook voor research. De verzekerde koopt niet alleen uitkeringen in geval van schade, hij betaalt ook de prijs van de mogelijkheid om zich te verzekeren, kortom hij koopt zekerheid.

De tweede categorie. Een niet te verwaarlozen deel van de kosten zijn in wezen schade-uitkeringen. Dat geldt iedere schadeverzekering, maar bij de w.a.-verzekering spreekt het sterk. De schade moet in den regel bij expertise worden vastgesteld; de kosten daarvan – als zodanig geboekt – vormen evenwel een element van de schade ¹³⁷. Verder neemt de verzekeraar de schaderegelingskosten – in en buiten rechte – voor zijn rekening; deze kosten zou de aangesprokene indien onverzekerd zelf hebben moeten voldoen, zij vormen

¹³⁵ Dat hangt niet en zeker niet uitsluitend samen met de structuur van het verzekeringsbedrijf in ons land. Ook een staatsmonopolie als in Rusland moet zich hiervoor inspannen: het heeft daartoe op provisiebasis werkende verzekeringsagenten (in 1956 circa 40.000, in 1965 reeds rond 70.000).

¹³⁶ In de sfeer van de aansprakelijkheidsverzekering is het bv. voor winkels e.d. mogelijk geworden het risico uit aansprakelijkheidsverhogende bedingen op standaardcondities te verzekeren. Voor minder frequent voorkomende w.a.-bedrijfsverzekeringen is dat eventueel slechts mogelijk op bijzondere aanvraag en tegen extra-premie.

¹³⁷ H. Drion c.s. a.w. II nr. 146; zie ook Bloembergen diss. p. 206.

zijn schade. De assuradeur bekostigt bovendien het verweer tegen ongegronde aanspraken, m.a.w. hij wendt ten behoeve van een verzekerde kosten aan in gevallen waarin het nu juist niet tot een uitkering aan de derde-schadelijder behoort te komen; hoe zou nog duidelijker kunnen worden gedemonstreerd dat zeker bij de w.a.-verzekering uitkeringen en kosten niet simpelweg met elkaar mogen worden vergeleken.

Er is nog een andere tweedeling van de kosten mogelijk, t.w. in die van assuradeur en die van de *tussenpersoon*. Wie zou menen, dat de tussenpersoon overbodig of diens beloning niet adaequaat is, kan op de verzekeringsmarkt terecht bij zg. direct writers. Maar er is geen sprake van, dat deze direct writers de verzekeraars die bemiddeling aanvaarden – en dat zijn de meesten – van de markt zetten. Blijkbaar vinden niet alleen de assuradeuren maar ook de verzekerden in grote meerderheid, dat de tussenpersoon waar voor zijn geld levert. Het is historisch verklaarbaar dat de beloning van de tussenpersoon provisie heet en uit de premie wordt voldaan, maar het kan gemakkelijk tot misverstanden leiden, omdat het suggereert dat de tussenpersoon een verlengstuk van de verzekeraar zou zijn. De moderne tussenpersoon is evenwel de vertegenwoordiger, adviseur en pleitbezorger van de verzekerde¹³⁸. Hij is zelden meer gebonden aan een maatschappij. Zijn taak is om uit de enorme hoeveelheid van verzekeringsmogelijkheden een pakket samen te stellen, dat de verzekerde optimale garantie geeft; daarnaast zorgt hij voor risicobewaking, aanpassing van condities en verzekerde sommen, bijstand in geval van schade e.d. Bij een *uniforme* dwangverzekering als de sociale verzekering is, mag voor een tussenpersoon geen plaats worden gelaten, bij een verplichte verzekering welke slechts uniforme minimum-eisen kent – zoals de verzekering volgens de W.A.M. – is dat wel het geval; ook thans nog lopen de condities van de motorrijtuig-w.a.-verzekeringen uiteen en moet er een keus worden gedaan. Overigens blijkt uit het bovenstaande, dat het niet eens juist is om de tussenpersoon met één bepaalde

¹³⁸ Een behoorlijk wetenschappelijk onderzoek naar behoefte en nut ten aanzien van de dienstverlening van tussenpersonen zou ook in ons land van groot belang zijn. Elders is daar meer aangedaan; vgl. Ernst Meyer in *Versicherungswirtschaft* 1-10-1966 pp. 1099-1102, wiens resultaten overigens onze op empirie gebaseerde overtuiging bevestigen.

verzekering in verband te brengen; hij heeft een taak ten aanzien van de verzekeringsbehoeften van zijn cliënt in haar totaliteit.

Kosten van sociale verzekering. Ten aanzien van de sociale verzekeringen is eigenlijke acquisitie overbodig. Dat geeft een zekere besparing, welke inmiddels wordt betaald met een uniformiteit welke niet zonder bezwaar is. Hiervan afgezien is het niet mogelijk om van de kosten van de sociale verzekeringen te spreken, laat staan deze generaliserend met die van het schadeverzekeringsbedrijf te vergelijken.

De sociale verzekeringen lopen naar haar aard sterk uiteen. Verschillende ervan zijn sommenverzekeringen van de simpelste soort. Het ligt voor de hand, dat deze niet zeer kostenintensief zijn. Maar zo spoedig het gaat om sociale verzekeringen welke in karakter overeenstemmen met verzekeringsvormen, welke in het particuliere bedrijf bekend zijn, liggen ook de kosten op eenzelfde niveau ¹³⁰.

Een tweede reden, waarom vergelijkingen met de nodige voorzichtigheid moeten worden gemaakt, is de versluiering van kosten aan sociale verzekering verbonden, met name doordat voor de premie-inning gebruik wordt gemaakt van de loonadministratie der bedrijven, waar de verzekerden in dienst zijn. Niet omdat het absolute bedrag van de aldus op de bedrijven afgewentelde kosten zo belangrijk zou zijn, maar veeleer omdat de particuliere verzekeraar deze mogelijkheid in het algemeen mist en het afzonderlijk incasseren van premies uit de aard der zaak vrij wat kostbaarder is.

Summa summarum: kostenvergelijkingen zijn onvruchtbaar, zowel in verband met het geringe financiële belang als met het feit, dat de particuliere verzekeringen en qua dekking en qua dienstverleningen geheel anders zijn gestructureerd dan de sociale verzekeringen. De keus moet bepaald worden aan de hand van andere factoren; deze komen in de volgende paragrafen aan de orde.

6. Overcompensatie.

Wanneer vergoedingen worden verstrekt welke uitgaan boven de schade in concreto of zelfs zonder dat zulke schade

¹³⁰ De kosten van de uitvoering der Ongevallenwetten zijn zeker niet minder dan die van de particuliere z.g. medische-variaverzekeringen.

wordt geleden, resp. in gevallen waarin de schade had kunnen worden voorkomen of beperkt, is er sprake van overcompensatie. Deze is sociaal bedenkelijk en economisch een verspilling¹⁴⁰.

Zelfs bij zuivere *schadeverzekering* kan overcompensatie zich voordoen: b.v. vergoeding van herstelkosten zonder dat in werkelijkheid reparatie plaatsvindt terwijl evenmin op andere wijze de in abstracto aangenomen vermogensvermindering wordt gerealiseerd. Ook de overconsumptie van verstrekingen krachtens verzekering – berucht bij de uitvoering van de ziekenfondsverzekering, maar ook bij goederenverzekering (economisch niet verantwoord herstel) in het oog te houden – is in feite een vorm van overcompensatie.

Het gevaar dreigt echter in ernstiger mate bij de *persoons- of sommenverzekeringen*, verzekeringen aldus welke uitkering van bepaalde¹⁴¹ sommen terzake van dood of arbeidsongeschiktheid waarborgen. De enorme diversiteit van schadestructuren is ons vertrouwd door onze ervaring met de regeling van schade, krachtens onrechtmatige daad te vergoeden. Op dit punt kunnen sommenverzekeringen, waarbij hoe dan ook het verband tussen uitkering en concrete schade ontbreekt, ons lelijk in de steek laten.

Allerlei factoren bewerkstelligen, dat ondanks invaliditeit of overlijden schade uitblijft, hetzij gedurende een zekere termijn dan wel bij voortduring. Dat is in het geheel geen uitzondering. Soms is de invalide eigenaar van een bedrijf, dat ondanks zijn invaliditeit¹⁴² normaal rendeert; dat zal dikwijls een zekere reorganisatie of herverdeling van taken vergen, waarna de invalide in een aangepaste taak even productief is als tevoren of althans minder in productiviteit is achteruit gegaan dan de graad van zijn invaliditeit zou doen vermoeden. En komt b.v. een boer of winkelier om het leven, dan kunnen dikwijls zijn weduwe en/of kinderen het bedrijf voortzetten zonder dat zij daaruit per hoofd een ge-

¹⁴⁰ En bovendien een bron van moreel risico, dat varieert van een enkele dagen durende ingebeelde ziekte ter wille van een geringe ziekengelduitkering tot een zelfverminking om een uitkering uit ongevallenverzekering wegens blijvende invaliditeit te bemachtigen.

¹⁴¹ Eventueel van het loonbedrag afhankelijk; zie noot 191.

¹⁴² Dat komt zelfs bij de ernstigste invaliditeiten (zoals dwarslaesics) voor. Veel vormen van verzekering kennen trouwens een taxatie van de invaliditeit los van het uitgeoefende beroep.

7
ringer inkomen trekken dan tevoren. Hoe ernstig evenwel gevallen van deze aard overigens ook zijn, veel zwaarder wegen de — immers oneindig veel talrijker — gevallen van arbeidsongeschiktheid van korte duur (het zijn juist deze welke naar verhouding zoveel premie vorderen) waarin gezinsleden resp. collega's in huishouding, winkel, onderneming of practijk de taak van de zieke waarnemen. Evenmin als een vacantie leidt dan een ziektegeval eo ipso tot inkomensschade.

Is er wel schade, dan betekent dit nog allerminst dat het bedrag daarvan per se met het inkomen van de gelaedeerde verband houdt. Soms kan voor een minder bedrag een vervanger worden aangesteld, soms is het al voldoende dat slechts voor bepaalde werkzaamheden (b.v. zodanige welke aanzienlijke krachtsinspanning vorderen) hulp wordt aangetrokken.

Bij de *particuliere sommenverzekeringen* is het gevaar van overcompensatie niet zeer groot. Bij het afsluiten van het contract maakt de verzekerde uiteraard een prognose omtrent de behoeften van hem en de zijnen in geval van overlijden of invaliditeit. Hij kan op dat punt niet te royaal zijn, want de premies van verzekeringen welke het risico van overlijden en invaliditeit in volle omvang dekken zijn niet te verwaarlozen¹⁴³. Is de constellatie b.v. aldus, dat kortdurende arbeidsongeschiktheid zonder verzekering kan worden opgevangen, dan zal hij een verzekering sluiten welke het risico over een bepaalde eerste termijn niet dekt: zulk een eigen risico aan de voet beperkt de premie aanmerkelijk. En voor alle hierboven opgesomde gevallen heeft de particuliere verzekeraar evenzeer een aan de bijzondere omstandigheden van de verzekerde en zijn gezin of bedrijf geadapteerde oplossing.

Meer gewicht heeft het bezwaar bij de *sociale sommenverzekering*, maar ook hier moet worden onderscheiden. Het klemmt b.v. niet zeer ten aanzien van de A.O.W.; nagenoeg ieder heeft een ouderdomsvoorziening nodig, de A.O.W. voorziet slechts in een bodemuitkering, en het is aannemelijk dat na een zekere en thans wel verstreken aanlooptijd de

¹⁴³ Levens- en arbeidsongeschiktheidsverzekeringen. Bij de veel goedkopere ongevallenv verzekeringen bestaat nog wel eens de neiging te hoge bedragen te verzekeren; de verzekeraars zien daarop zoveel mogelijk toe.

particuliere verzekeringen en pensioenen daarbij zijn aangepast. Voor een stelsel als dat van de *Ziektewet* en *Wet Arbeidsongeschiktheidsverzekering* (W.A.O.), dat alleen voor loontrekkers geldt is de kans op overcompensatie wel groter maar nog niet belangrijk; inderdaad zal bij arbeidsongeschiktheid de werknemer of, voorzover het loon zou worden doorbetaald, de werkgever worden bedreigd met een verlies dat ongeveer gelijke tred houdt met de uitkeringen. Maar zeker als het gaat om langdurige of blijvende invaliditeit is, ondanks de zekeringen met het oog daarop in de wet aangebracht, de mogelijkheid van een uitkering groter dan de werkelijke schade niet uit te sluiten; de ervaringen met de *Ongevallenwetten* hebben dat geleerd. En weliswaar niet voor wat betreft een bepaalde verzekerde maar wel voor de totaliteit van rentetrekken is in een tijd van omvangrijke werkloosheid overcompensatie natuurlijk onvermijdelijk, althans voorzover de uitkeringen die krachtens de werkloosheidsverzekering overtreffen; uit een sociaal oogpunt is overigens in deze gevallen de discriminatie (nl. tussen hen die reeds rentetrekken waren toen het bedrijf sloot en, hen die pas arbeidsongeschikt werden toen zij reeds werkloos waren) van groter belang dan de overcompensatie.

Resumerende kan worden aangenomen, dat het gewicht van de overcompensatie voor grote groepen van de bevolking en verschillende typen van sociale verzekering niet overschat mag worden. Maar een belangrijke uitzondering hierop vormen de *volksverzekeringen ten behoeve van weduwen c.s. resp. arbeidsongeschikten*, verzekeringen welke aldus ook beoefenaars van vrije beroepen en andere zelfstandigen met de hunnen betreffen; uit de hierboven bij wijze van voorbeeld genoemde gevallen kan dat trouwens al worden afgeleid. Er is wel eens gezegd dat deze bevolkingsgroep bij uitstek het terrein voor de particuliere verzekeraar van medische varia was; niet ten onrechte, want terwijl voor de loontrekkenden geldt dat zij op min of meer gelijke wijze en onder vergelijkbare omstandigheden hun brood verdienen, dus ook min of meer gelijke risico's lopen zodat het minder bezwaarlijk is hierin door uniforme verzekeringen te voorzien, hebben juist de zelfstandigen een sterke behoefte aan maatwerk; aan hun behoeften zou misschien en tot op zekere hoogte (nogal theoretisch) een met de Russische staatsverzekering vergelijkbare instelling – niets dan een gemonopoliseerde verze-

keringsmaatschappij – maar zeker niet een Nederlandse sociale verzekeraar voldoende tegemoet kunnen komen.

7. Staats- of particuliere verzekering.

Geen beschouwing over ons onderwerp of met groter of geringer nadruk wordt aan de orde gesteld de vraag of – indien tot een verzekeringsstelsel in enigerlei vorm moet worden besloten – dit moet worden toevertrouwd aan de overheid dan wel aan het particulier bedrijf.

Hierboven, in par. 5, bleek dat m.i. de kosten van de uitvoering geen, en zeker geen belangrijk punt vormen. Maar dat geldt daarom nog niet voor de premie in haar geheel; deze is in haar totaal bij gelijk uitkeringsniveau over het algemeen hoger indien de overheid als verzekeraar optreedt, en dat zal nog wel onder het oog moeten worden gezien. Hetzelfde geldt voor de verdeling van deze totaalpremie over de verzekerden (resp. hun werkgevers).

Als achilleshiel van de particuliere verzekeringsmaatschappij wordt meestal aangeduid het feit, dat zij selecteert. Dat is niet juist: het grondprobleem is de dreiging van *antiselectie* (autoselectie, risicoselectie). Wanneer nl. de assuradeur niet selecteert stromen de slechte risico's¹⁴⁴ hem toe; de betrokkenen hebben zeker geen reden om dit buitenkansje te laten lopen. De resultaten van de verzekering zijn navenant en de premie vliegt omhoog. Als gevolg hiervan nemen verzekerden die een normaal risico opleveren dit voor eigen rekening of wenden zich tot een maatschappij die wel selecteert. Deze exodus van normale risico's kan een verdergaande verslechtering van de resultaten veroorzaken, en binnen de kortste keren is de verzekeraar dan gedwongen de verzekering te beëindigen.

Dat selectie in principe nodig is kan moeilijk worden tegengesproken. Maar het betekent niet dat zij nooit zou kunnen worden vermeden. Ter bestrijding van het grondcuel, de antiselectie, kunnen nog andere middelen dienen.

¹⁴⁴ Het spreekt vanzelf, dat geen twee risico's gelijk zijn. Maar dat gaat pas tot antiselectie leiden als het verschil ook voor verzekerden manifest is. Geen automobilist realiseert zich, dat het voor het risico verschil maakt of hij 30.000 of 40.000 k.m. per jaar rijdt, of – ten aanzien van cascoschade – de inrit naar zijn garage ruim of benauwd is enz. Maar bij een ziekengeldverzekering speelt heel zeker een rol de wetenschap van de hernia-lijder, dat zijn kans op arbeidsongeschiktheid veel groter is dan de normale.

Het meest voor de hand ligt het de risico's naar haar zwaarte in groepen, elk met een eigen premieniveau, in te delen ¹⁴⁵. Bij de motorrijtuigverzekering spreekt het vanzelf, dat de premie voor een kleine personenauto slechts een fractie is van die voor een grote vrachtautocombinatie. De indeling in gevarenklassen (bij ongevallenverzekering, w.a.-bedrijfsverzekering enz.) heeft dezelfde functie. De indeling behoeft echter niet uitsluitend van algemene kenmerken uit te gaan; ook bijzonderheden ten aanzien van een bepaalde candidaat-verzekerde (in het verleden: schadeverloop; in de toekomst: prognose naar aanleiding van een medisch rapport) kunnen daartoe dienen. In wozen is echter de groepsindeling of de premieopslag een vorm van selectie, zij het dat de scherpe kantjes er af zijn. En aangezien langs deze weg de prestaties van assuradeur en verzekerde beter met elkaar in evenwicht zijn dan bij uniforme premie is het bovendien een billijk stelsel. Wanneer nu maar – en hier blijkt alweer het belang van effectieve acquisitie – zelfs onder de zwaarste risico's een voldoende aantal verzekerden kunnen worden aangebracht zal het niet behoeven voor te komen dat een aanmelding categorisch moet worden geweigerd; maar het kan wel eens lang duren voor deze toestand is bereikt en dikwijls dan nog eerst indien een aantal assuradeuren op dit punt samenwerken ¹⁴⁶.

Een meer afdoend middel tegen antiselectie is natuurlijk de verzekeringsplicht (uit overwegingen van billijkheid met instandhouding van een niveaugewijze premiestelling). Over het algemeen kan dit niet anders dan als gevolg van ingrijpen van de wetgever, maar dat betekent niet, dat zulke verzekeringen niet in handen van het particuliere bedrijf zouden kunnen zijn; het tegendeel is tot nu toe regel geweest ¹⁴⁷. *Omgekeerd tobt ook de verzekering van overheidswege met het antiselectieprobleem zodra deze verzekering een vrijwillig karakter draagt* ¹⁴⁸.

¹⁴⁵ Ook voor de risico's binnen eenzelfde groep geldt, dat zij binnen zekere grenzen mogen variëren zolang de verschillen voor de verzekerden niet manifest zijn.

¹⁴⁶ W.A.M.-risico's: Nederlandse Motorrijtuigverzekeringsgroep. Ziektekostenrisico's: Nederlands Onderling Herververzekeringsinstituut Ziektekosten.

¹⁴⁷ Zie Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1946 en de W.A.M.

¹⁴⁸ Memorie van toelichting W.A.O. p. 14 (zie noot 83).

Evenmin als de kosten kan aldus het selectievraagstuk worden aangevoerd als critiek voor de keuze tussen staats- en particuliere verzekering. Dan komen vervolgens aan de orde politieke inzichten nopens de staatstaak in het algemeen. Deze worden even aangeraakt door Swart als hij opert dat men „...indien men de grotere staatsbemoeienis geen bezwaar acht, de Staat het monopolie van de w.a.-verzekering (zou kunnen) geven” ¹⁴⁹. Politieke beschouwingen zijn hier niet op haar plaats, maar ik kan mij moeilijk voorstellen dat zonder dwingende zakelijke redenen en dus op niet andere dan ideologische gronden een meerderheid voor vestiging van een staatsmonopolie zou zijn te vinden; dan zouden we de overheid ook als kruidenier kunnen propageren. En nog even afgezien van de aan de Staat toegedachte rol: *elk* monopolie op het gebied van de w.a.-verzekering lijkt mij onaantrekkelijk. Want al kan de huidige concurrentie niet in alle opzichten gezond worden genoemd – wellicht kunnen de uitwassen op dit gebied op den duur door de Verzekeringskamer bij de uitvoering van de Wet op het schadeverzekeringsbedrijf worden voorkomen ¹⁵⁰ – een monopolie ter vervanging daarvan zou weinig minder dan een (duur) paardemiddel zijn. Bovendien streeft de monopolist eenvoudigheid na; voor wat de w.a.-verzekering betreft zou dat leiden tot een minimale dekking omdat niet ieder risico uitgebreider dekking waard is.

Zo blijft voor de Staat over het terrein van de sociale verzekering ¹⁵¹. Geen particuliere verzekeraar ziet kans om

¹⁴⁹ T.a.p. p. 29 De formulering is niet gelukkig: onder staatsbemoeienis verstaat men veeleer toezicht op en ingrijpen in het particuliere bedrijf dan het overnemen daarvan. Staatsbemoeienis in de gebruikelijke zin kent het verzekeringsbedrijf al, o.a. krachtens de Wet op het schadeverzekeringsbedrijf.

Overigens zou w.a.-verzekering in handen van de Staat dwingen tot splitsing van de all-risksverzekering in casco- en w.a.-verzekering, en dit zou veel van de administratieve en organisatorische kosten practisch verdubbelen.

¹⁵⁰ Zie hierboven noot 131.

¹⁵¹ Dan kunnen particuliere verzekeraars en andere instellingen (Ziekenfondsen) nog zeer wel bij de dekking of toch tenminste bij de administratie worden betrokken (vgl. Ongevallenwet-1921, Ziekenfondswet, ontwerp A.W.Z.). Zelfs zijn er aantrekkelijke ontwerpen voor combinatie van sociale en particuliere verzekering door samenwerking van overheid en bedrijf, met behoud van de sterke punten van beide soorten; de technische kanten daarvan mogen hier buiten beschouwing blijven.

één groep verzekerden het dubbele of daaromtrent van de nodige premie te laten betalen ten behoeve van een groep anderen, die bij gelijke rechten veel minder dan een adequate premie opbrengen. Zulk een ongelijke verdeling van de lasten kan door de eis van solidariteit van de sterken met de zwakken alleszins worden gerechtvaardigd mits men zich beweegt binnen de grenzen welke de verzekering als een sociale karakteriseren en niet zoekt naar een verkapte herverdeling van het inkomen. Deze grenzen zijn in ander verband in hoofdstuk II par. 2 reeds aan de orde geweest ¹⁵². Derhalve zou alleen in concepties als die van Bloembergen voor de Staat op dit terrein een taak kunnen zijn weggelegd.

IV BESTAANDE EN VERLANGDE REGELINGEN.

Na hetgeen in beide vorige hoofdstukken onder het oog is gezien kan een overzicht van de diverse van verschillende zijden aanbevolen verzekeringsstelsels kort zijn ¹⁵³. Het is duidelijk, dat bij een realistische benadering hiervan rekening gehouden moet worden met de reeds bestaande – sociale en particuliere – voorzieningen; dit kan het eenvoudigste geschieden in verband met het stelsel van Bloembergen ¹⁵⁴ omdat dit bij de bestaande situatie aansluiting zoekt. Lector jus novit; voor wat het sociale recht betreft kan daarom met een korte aanduiding van de bestaande regelingen bij wijze van aide mémoire worden volstaan ¹⁵⁵. De particuliere ver-

¹⁵² Eén aspect, dat ook in hoofdstuk IV, par. 1 litt. a even ter sprake komt, verdient bijzondere belangstelling. Een sociale basisdekking is voor middelbare en hogere inkomen nl. naar verhouding te duur en verscherpt dus het gevaar van antiselectie ten aanzien van aanvullende verzekering bij het particuliere bedrijf. Wie b.v. voor verzekering van verpleging in de laagste klasse relatief te veel moet betalen zal eerder geneigd zijn het daarbij te laten en geen aanvullende verzekering voor verpleging in een hogere klasse te sluiten juist tenzij hij reden heeft te vrezen een groter kans op opneming te lopen dan de gemiddelde.

¹⁵³ Ook hier blijft het regres van verzekeringsuitkeringen nog buiten beschouwing. Zie hoofdstuk V.

¹⁵⁴ D.w.z. zoals dit uit zijn rede blijkt. Bloembergen heeft, naar mij bij het lezen van zijn proeven blijkt, zijn standpunt omtrent zaakschade gewijzigd. Daarop heb ik nog slechts met enige retouches in de tekst kunnen reageren.

¹⁵⁵ Buiten beschouwing blijven die geheel eigenaardige sociale voorzieningen, welke met schade, al dan niet na ongeval, bezwaarlijk

zekeringen kunnen trouwens mede van algemene bekendheid worden geacht zodat ook van deze een globale aanduiding voldoende is.

1. De conceptie – Bloembergen; bestaande regelingen.

a. Kosten van medische behandeling. Hierin schuilt althans voor ons onderwerp geen probleem. Het overgrote deel van de bevolking heeft dekking, verplicht of vrijwillig, krachtens de Ziekenfondswet; bijna ieder ander is voor de risico's, welke verzekering waard zijn, bij een particuliere maatschappij aangesloten. Sinds kort is als gevolg van het feit, dat het aantal niet-verzekerden is te verwaarlozen, het uitselcteren in die zin dat bepaalde verzekerden (of bepaalde kwalen) van elke verzekering sans phrase werden uitgesloten, beëindigd kunnen worden. Blijft uiteraard het verschil tussen sociale en particuliere verzekering in die zin, dat de eerste een premie afhankelijk van het inkomen, de laatste een premie welke met het risico overeenstemt kent. Dat is dan geen reden voor critiek, mits de verplichte ziekenfondsverzekering zich beperkt tot personen met geringer inkomens, ten aanzien van wie een beroep op het solidariteitsbeginsel is gewettigd zodat de verzekering tot een sociale wordt gestempeld. Dat oordeel geldt ook voor de Wet zware geneeskundige risico's (A.W.Z.), voorzover deze betrekking heeft op risico's welke, nodig of onnodig ¹⁵⁶, particulier niet worden verzekerd.

Bij het schrijven van deze regels is inmiddels ingediend een wijziging van de A.W.Z., inhoudende een wettelijke verzekering van de normale risico's van verpleging en behandeling in de laagste klasse van een ziekenhuis gedurende het eerste jaar, kortom risico's waarvoor behoorlijke regelingen golden. Het is moeilijk deze wijziging op te vatten anders dan als een regelrechte aanslag op de middelbare en hogere inkomens. Wie overigens in de toekomst aanvullend verzekerd zou willen zijn, b.v. voor verpleging in een hogere dan

in verband kunnen worden gebracht, zoals b.v. de Kinderbijslagewetten. Soortgelijke overwegingen gelden de A.O.W.

¹⁵⁶ Karakteristiek is het voorbeeld van de langdurige verpleging in een psychiatrische inrichting, een risico dat particulier zeer wel te verzekeren zou zijn. Maar de gezonden willen het bestaan van dit risico eenvoudig niet erkennen, laat staan zich daarvoor verzekeren, zodat een geduchte antiselectie plaatsvindt. Ingrijpen van de overheid is dan alleszins gerechtvaardigd.

de laagste klasse, zou moeten rekenen met antiselectie – en dus tenminste een navenant hoge premie – voor deze aanvullende voorzieningen. Of de wijziging, die meer van ambitie dan wijsheid getuigenis aflegt, het Staatsblad bereikt moet worden afgewacht. De S.E.R. heeft reeds een krachtig afwijzend standpunt gepubliceerd.

b. *Overlijden van de kostwinner.* Aangezien de uitkeringen krachtens de Invaliditeitswet waren te verwaarlozen bestond voor deze gevallen vroeger geen algemene regeling. Een bevoorrechte positie werd ingenomen door de nagelaten betrekkingen van slachtoffers van bedrijfsongevallen. Deze discriminatie is in het laatste decennium in enkele étappes opgeheven. In 1959 werd de Algemene weduwe- en wezenwet (A.W.W.) van kracht. Zij kent slechts een criterium naar leeftijd en gezinssamenstelling – geheel correct in een sociale wet. Bij samenloop van renten krachtens een Ongevallenwet en de A.W.W. werd slechts éénmaal betaald; met dien verstande evenwel dat wanneer de ingevolge een Ongevallenwet toegckende rente de uitkering volgens de A.W.W. overtrof het meerdere eveneens werd uitbetaald. Bij de inwerkingtreding van de Wet Arbeidsongeschiktheidsverzekering (W.A.O.) op 1 juli 1967 worden de Ongevallenwetten geliquideerd en daarmee wordt ook het restant van de discriminatie opgeheven. Het maakt dan geen verschil meer of de kostwinner door een ongeval of een andere oorzaak om het leven kwam; alleen de A.W.W. is nog van kracht. Dat is voor een minderheid een offer¹⁵⁷, maar het is sociaal recht.

Bloembergen wil het daar althans in grote lijnen bij laten, en hiertegen is verzet gerezen¹⁵⁸. Even afgezien van de door hem voorgestelde opheffing van de aansprakelijkheid is dit

¹⁵⁷ Nl. voor die weduwen met twee of meer kinderen, die in het genot zouden komen van de *maximum*uitkering of weinig minder volgens de Ongevallenwetten; deze bedroeg nl. max. f 6009,— per jaar levenslang of tot hertrouwen. De *gefixeerde* rente ingevolge de A.W.W. beloopt dan f 4470,— per jaar tot het 65-ste jaar of hertrouwen. Bovendien hadden jonge weduwen zonder kinderen volgens de Ongevallenwetten wel, volgens de A.W.W. geen recht op een blijvende rente. Een andere achteruitgang schuilt in de kosten van lijkbezorging welke door de Ongevallenwetten tot ten hoogste f 960,— werden vergoed.

¹⁵⁸ B.v. van de zijde van Van Marwijk Kooy t.a.p. p. 75; zie ook Swart t.a.p. p. 27.

verzet niet gegrond. Enerzijds principieel omdat de verzekering slechts is gerechtvaardigd indien zij een sociaal karakter draagt; anderzijds feitelijk omdat Bloembergen ervan uitgaat dat er door de belanghebbenden aanvullende particuliere voorzieningen worden getroffen¹⁵⁹; en tenslotte – dit met name aan het adres van diegenen die het verzekeringsstelsel voorstaan omdat de wettelijke aansprakelijkheid een jegens de dader onrechtvaardige regeling zou zijn – omdat de rechtvaardigheid of onrechtvaardigheid van de aansprakelijkheid niet afhankelijk kan zijn van de vraag of het slachtoffer uit andere bron compensatie ontvangt.

Als particuliere verzekeringen moeten in dit verband worden genoemd de klassieke ongevallenverzekering en de levensverzekering. De eerste is – bijzondere toestanden daargelaten¹⁶⁰ – wel onvoldoende. Uit de cijfers in hoofdstuk II par. 1 sub e valt af te leiden, dat minder dan 10% van het risico is gedekt. Geen wonder, dat de premie zo laag is; dit feit, gecombineerd met de overschatting van het ongeval als doodsoorzaak als gevolg van rumoerige publiciteit, voert ertoe dat velen nog ongevallenverzekeringen sluiten als levensverzekeringen veel beter op haar plaats zouden zijn geweest.

Er zijn weinig verzekeringsvormen te bedenken, welke zoveel mogelijkheden van adaptatie aan de bijzondere omstandigheden van de cliënt kennen als juist de levensverzekering. Het gevaar van overcompensatie kan daardoor goeddeels worden ondervangen; dat is een algemeen belang, maar niet minder een particulier belang van de verzekerde die geen

¹⁵⁹ Het lijkt, dat Van Marwijk Kooy juist door dit punt moest worden aangesproken omdat ook hij de voorzieningen aan de kant van het slachtoffer zoekt (t.a.p. p. 75). Bepaald onjuist dunkt mij, dat hij argumenten zoekt in een zeker – academisch? – schadegeval, waarin de schade meer dan een half miljoen zou belopen. Op een aantal van 400.000 à 500.000 schadegevallen ben ik zo iets nog niet tegengekomen. Ik vind het temeer vreemd nu dezelfde auteur niet een incident maar integendeel een gehele reeks van ongevallen (n.l. die buiten het verkeer ontstaan zijn) wel wil ecarteren omdat het perfectionisme zou zijn daarmede rekening te houden.

¹⁶⁰ Er zijn relaties als die van werkgever en werknemer, automobilist en passagier, hospes en gast en vele dergelijke, die eerstvermelden op gevoelsmatige maar zeker niet te veroordelen gronden er toe brengen om ten behoeve van de nagelaten betrekkingen van laatstgenoemden verzekeringen te sluiten voor het geval dezen in het bedrijf, dat voertuig resp. de woning een dodelijk ongeval overkomt. Vgl. p. 153 en noot 21.

premie behoeft te betalen voor voorzieningen in voor hem slechts denkbeeldige noden.

c. Arbeidsongeschiktheid. Afgezien alweer van de onbeduidende uitkeringen van de oude invaliditeitswet kende de Nederlandse sociale verzekering enkel een algemene voorziening van beperkte duur en voor een beperkte groep verzekerden (Ziektewet oude stijl; uitkeringsduur in het algemeen een jaar; slechts rechten voor personen met een loon uit dienstbetrekking van max. f 12.400; uitkering van 80% over ten hoogste f 9984,—). Daarentegen werden alweer de slachtoffers van bedrijfsongevallen door de Ongevallenwetten bevoordeeld: de uitkering werd bij blijvende invaliditeit levenslang verleend, de loongrens van f 10.016,— gold slechts in die zin dat zij de maximum-uitkering (t.w. 80% daarvan) maar niet het recht daarop bepaalde ¹⁶¹.

De ontwikkeling van een bijzondere, discriminerende naar een algemene regeling is ook hier duidelijk. In 1963 trad de Interimwet Invaliditeitsrentetrekken in werking waardoor een veel groter aantal invaliden dan door de Ongevallenwetten werden bereikt recht kregen op uitkering van een sociaal minimum (thans max. f 5994,—). En met ingang van 1 juli 1967 wordt dit gehele stelsel — Ongevallenwetten, Ziektewet-oud en Interimwet — vervangen door een regeling, geldende voor ieder die in loondienst is, ongeacht de hoogte van zijn salaris; ieder van hen zal uitkeringen ontvangen (krachtens de Ziektewet-nieuw over het eerste jaar, de W.A.O. daarna tot het 65-ste levensjaar) ten belope van max. 80% van het loon voorzover dit de f 20.000,— niet te boven gaat; de hoogste uitkering is dan f 16.000,—, moeilijk nog als een sociale uitkering te kenschetsen.

Dat het geen aanbeveling verdient om de W.A.O. tot een volksverzekering uit te bouwen heb ik in de laatste paragrafen van het vorige hoofdstuk reeds betoogd. De voor zelfstandigen in aanmerking komende particuliere verzekeringen zijn wederom de ongevallenverzekering, daarnaast de ziekte-geldverzekering en vooral de arbeidsongeschiktheidsverzekering. Dat de ongevallenverzekering maar beperkte zekerheid geeft is gezien de cijfers in hoofdstuk III par. 1 litt. e duid-

¹⁶¹ Bovendien garandeerden de Ongevallenwetten medische behandeling en verpleging, ook voor degenen die boven de loongrens vielen en daarom niet in een ziekenfonds waren opgenomen.

lijk: Zij geeft voor ernstige invaliditeiten slechts in minder dan 10 van de 100 gevallen uitkomst, voor korterdurende arbeidsongeschiktheid zelfs in niet of nauwelijks meer dan 5 van de 100 gevallen. De ziekengeldverzekering is ruimer van opzet maar geeft slechts voor kortdurende schadegevallen uitkering. Deze verzekeringen zijn dan ook naar verhouding veel goedkoper dan de volledige voorziening, t.w. de arbeidsongeschiktheidsverzekering. Desalniettemin zien wij hier dezelfde ontwikkeling als in de sociale verzekering: de volledige arbeidsongeschiktheidsverzekering – aangepast b.v. met eigen risico's e.d. aan de bijzondere omstandigheden van de verzekerde – wint constant veld op de beperkte dekkingen ¹⁶².

d. De aanvullende rol van het aansprakelijkheidsrecht. Het systeem van het Nederlandse recht brengt in het algemeen mede dat (bij samenloop van vergoedingsrechten) de vergoeding op grond van onrechtmatige daad voor dood en letsel slechts de functie heeft verzekeringsuitkeringen aan te vullen. Voor wat *particuliere sommenverzekeringen* terzake van overlijden betreft is dit vrijwel geen punt van discussie meer ¹⁶³; verzekeringen terzake van letsel leveren wat meer dubia op, maar zij zijn althans „omstandigheden” in de zin van B.W. 1407 en kunnen dat slechts zijn indien zij tegenover delictsacties primair zijn ¹⁶⁴. Met uitkeringen ingevolge de *sociale* persoonsverzekeringen is het al niet anders. Dit is duidelijk wanneer het gaat om verzekeringen volgens wetten welke aan de risicodragers geen regresrecht toekennen. Is het tegendeel het geval dan zou men kunnen verdedigen dat het de gelaeddeerde vrij zou staan met voorbijgaan van de so-

¹⁶² Nadere bijzonderheden over deze verzekeringsvorm bij Ubbink: Ongevallen-, Ziekengeld- en Invaliditeitsverzekering 1962. Voor wat de ongevallenverzekering betreft spelen ook hier weer bijzondere relaties als in noot 160 aangeduid een rol.

¹⁶³ Zie H. Drion c.s. a.w. II nr. 315 v.; H.R. 8-3-1963 N.J. 1963 nr. 317 m.o. H.B. hakt de knoop definitief door.

¹⁶⁴ Zie H. Drion c.s. a.w. II nr. 386. In aanmerking worde genomen dat in jurisprudentie welke het tot publicatie brengt weliswaar het aantal zaken, waarin de verzekeringsuitkering de schade niet vermindert dat waarin zulks wel het geval is ongeveer in evenwicht houdt, maar dat in de praktijk van de schaderegeling – ook wanneer zij krachtens vonnis plaats vindt – compensatie van schade en uitkering uit sommenverzekering regel is. Zeker als het gaat om periodieke uitkeringen, maar toch ook als een kapitaalsuitkering ter dekking van reële schade kan worden aangewend.

ciale verzekeraar en verwaarlozing van zijn rechten jegens deze de onrechtmatige dader aan te spreken, maar m.i. mag de toch al aanvechtbare regresregeling geen aanleiding zijn de publickrechtelijke verzekeringen een andere rol toe te delen dan voor de privaatrechtelijke wordt aangenomen. Zeker is het in ieder geval, dat het in de practijk regel is de sociale verzekeraar eerst uit te winnen en slechts voor het tekort de dader aan te spreken; de betrokken wetten gaan daarvan ook uit ¹⁶⁵, ¹⁶⁶.

De aanvullende rol van het aansprakelijkheidsrecht is inmiddels niet te onderschatten. Het is gemakkelijk gezegd dat ieder er maar op heeft toe te zien verzekeringen te sluiten die een voldoende supplement zijn op de sociale voorzieningen. Maar goede verzekeringen kunnen een budget zwaar belasten. Naast het kostbare pakket van sociale verzekeringen kan dat juist te veel zijn. Tekorten worden daarom in het bijzonder aangetroffen bij gelaedeerden, die nog aan het begin van hun carrière stonden en zich geen voorzieningen hadden kunnen veroorloven welke gelijke tred hielden met het inkomen, dat zij naar redelijke verwachting zich in de toekomst zouden hebben verworven (alleen een ongevalverzekering voor dood en blijvend letsel kost al gauw een f 400,— tot f 500,—, stelle een 3% van het inkomen van deze beginnening). En is het ongeluk aan een fout van een derde te wijten, dan is het eenvoudig onverkoopbaar dat de getroffene of zijn nagelaten betrekkingen het tekort niet zouden kunnen verhalen op de dader.

Ook voor de zaakschade is de aansprakelijkheid als aanvulling van belang. Het aantal voertuigen, dat voor casco-risico gedekt is, wordt relatief voortdurend minder. De voorkeur gaat hoe langer hoe meer uit naar een simpele w.a.-verzekering aangevuld met een rechtsbijstandverzekering; het risico van door eigen schuld geleden schade wil men zelf

¹⁶⁵ Vgl. bepalingen als Ongevallenwet-1921 95 lid 2, Ziektewet 52 lid 1 c.d. Zie ook H. Drion c.s. a.w. II nr. 387.

¹⁶⁶ Voor zaakschadeverzekeringen neemt men aan, dat de gelaedeerde verzekerde vrij is de verzekering de verzekering te laten en de dader rechtstreeks aan te spreken. Dat kan voor de verzekerde zekere voordelen meebrengen (b.v. in verband met no-claimreducties) en omdat deze dader toch moet betalen — K. 284 — maakt het voor hem immers niets uit. Dat voor persoonsverzekeringen andere normen gelden (zelfs al hebben sommige risicodragers ook regresrecht) zit hem in het matigingsrecht van B.W. 1406/7 en daarnaast het beperkte karakter van de actie ex B.W. 1406.

dragen, maar zeker niet dat van andermans fout. Het zou verstandig zijn onze ivoren toren te verlaten en te letten op hetgeen bij de justiciabelen, onze klanten, blijkbaar vlees en bloed is. Dat de onrechtmatige daad, ook in het verkeer, rechtsgrond voor vergoeding is, is niet alleen dogmatisch juist maar heel zeker ook een springlevende opvatting bij het publiek. Een regeling creëren welke als onrecht zal worden ervaren mag wel tienmaal worden overwogen alvorens aanvaard ¹⁶⁷.

e. Het sluitstuk; de Algemene bijstandswet. In hoofdstuk II par. 2 kwam ik tot de conclusie, dat in geval van schade, voor welke derden niet aansprakelijk zijn, een regeling van sociaal recht – en dus binnen de daaraan eigen grenzen – niet kan worden gemist. De wet welke een exempel is van hetgeen een sociale wet moet zijn is de Algemene bijstandswet, ongeacht détailcritiek waarvoor allicht plaats is. Deze wet is het sluitstuk op het bestaande sociale stelsel; de lacunes welke de overige wetten onvermijdelijk laten, worden er door opgevuld.

Nu wil evenwel het ongeluk, dat de Algemene bijstandswet de opvolgster is van de Armenwet, en degenen die op de wet een beroep zouden moeten doen, hebben daardoor nog al te vaak het gevoel een gunst te vragen, van de bedeling te leven. En zo vanzelfsprekend als het wordt gevonden dat slachtoffers van ongevallen een rente claimen ingevolge de Ziektewet-nieuw, zo weinig aannemelijk wordt het geacht om rechten krachtens de Algemene bijstandswet in te roepen. Hoezeer ten onrechte. De Algemene bijstandswet verleent de zorgbehoevende een recht, dat in geen enkel opzicht onderdoet voor de rechten uit Ziektewet, W.A.O. en andere sociale wetten. De plichten van de gemeenten te dier zake verschillen *thans* in karakter ook niet meer van die van b.v. de bedrijfsverenigingen, de S.V.B., de algemene ziekenfondsen enz. Kortom, niemand in ons land is van een *recht* op sociale bijstand verstoken.

¹⁶⁷ De ervaring met het verval van de actie tegen de werkgever volgens b.v. de Ongevallenwet-1921 93 – hoezeer door bijzondere omstandigheden gerechtvaardigd – heeft aangetoond dat dit tot fricties, zelfs volstrekt onbegrip kan leiden. Niet in de laatste plaats was dit de reden waarom de W.A.O. deze regeling niet heeft overgenomen. Zie verder Memorie van Toelichting W.A.O. pp. 19-21 (vindplaats in noot 83).

Dat juist deze wet een sociale wet bij uitstek is, moet vooral daaraan worden toegeschreven, dat zij niet per se dwingt tot gefixeerde uitkeringen en integendeel de mogelijkheid opent – daarnaast of in plaats daarvan – uitkeringen te verlenen welke geheel zijn afgestemd op de bijzondere omstandigheden van het geval. Zo is het allerm minst een uitzondering, dat krachtens de wet een voorschot, een beginkapitaal voor het stichten van een bedrijfje, een vergoeding van de kosten van autorijlessen (om als chauffeur de kost te verdienen) moeten worden verstrekt. En – en daar komt het eigenlijk op aan – ook de aanspraak op zulke uitkeringen kan in rechte worden vervolgd¹⁰⁸. Aldus blijven resocialisatie, desnoods revalidatie, hocksteen van de wet.

f. Een nieuw ongevallenrecht? Wie de lectuur van Bloembergen's rede heeft beëindigd zal moeilijk aan de indruk, dat de titel daarvan wat pretentius is uitgevallen, kunnen ontsnappen. Zijn voorstellen waren samen te vatten onder twee punten: ten eerste verval van de traditionele acties ter vergoeding van schade door letsel en dood, ten tweede een zekere – en bepaald niet alleen voor (verkeers)ongevallen geldende – uitbreiding van de sociale verzekering. Hoe ingrijpend het eerste punt juridisch is en het tweede economisch kan zijn, het is veeleer een afschaffing dan een vernieuwing van het ongevallenrecht.

Van alle schrijvers is Bloembergen de enige, die de belangrijkste verworvenheid van de recente ontwikkelingen der sociale verzekering, nl. het op één lijn stellen van ongeval en ziekte, ook nu nog respecteert. Doordat de vlag zijn lading niet dekt en zijn stelsel juist *niet* een nieuw *ongevallenrecht* inhoudt, heb ik meer affiniteit met zijn conceptie dan met enige andere.

In een ander opzicht draait Bloembergen de klok evenwel toch een zestig, zeventig jaar terug. De Ongevallenwet-1901 (later de Ongevallenwet-1921) haalde een streep door de aansprakelijkheid van de werkgever jegens veel van zijn personeelsleden. De motivering was vooral de bevordering van de arbeidsvrede, het voorkomen van „hatelijke processen”¹⁰⁹;

¹⁰⁸ Waar het overigens de vraag is of een administratieve rechtspleging (i.c. G.S. en Kroon) daarvoor de meest gewenste is. Maar dat geldt plus of minus het gehele sociale-verzekeringsrecht.

¹⁰⁹ Aldus minister Cort van der Linden bij de parlementaire behandeling (Handelingen Tweede Kamer 1899/1900 p. 401).

tegenwoordig zouden wij wijzen op het feit, dat de onderneming een sociale eenheid is. Maar zelfs die opheffing van aansprakelijkheid ¹⁷⁰ is door de W.A.O. gesneuveld ¹⁷¹. Het denkbeeld om nu weer tot opheffing over te gaan in gevallen, waarin van een bijzondere relatie tussen dader en gelaedeerde geen sprake is, lijkt niet haalbaar. En waarom zouden we. Bloembergen ¹⁷² is van mening, dat de recht-hebbende een op betrekkelijk (sic!) willekeurige wijze geselecteerde groep vormen, omdat de schuld van de dader – en de eigen onschuld – slechts toeval is. Hierboven is gewezen (in hoofdstuk II par. 1) op de irrelevantie en de aanvechtbaarheid van dit huwelijk van moralisme en fatalisme, en (in hoofdstuk III par. 5) op de in haar totaliteit beperkte financiële consequenties van de acties uit B.W. 1406/7. Maar is het teveel gezegd, dat de schade door het wegvallen van deze acties toegebracht aan het rechtsbewustzijn, waarin zij zo zeer zijn verankerd, nauwelijks is te overschatten? Dat gold zijn rede, dat geldt temeer zijn huidige standpunt dat ook de actie tot vergoeding van zaak-schade wil schrappen en de belanghebbenden bij deze zaken tot het verzekeren daarvan dwingt (tegen een premie welke een veelvoud van de w.a.-premie is). Nog daargelaten dat zulk een verzekering lang niet altijd mogelijk is (b.v. voor auto's van 5 jaar of ouder).

Wat betreft het voorstel om de sociale verzekeringen een zekere uitbreiding te geven: de enige verzekering waarover Bloembergen zich met zoveel woorden uitlaat is de W.A.O.; deze zou z.i. tot een volksverzekering moeten worden uitgebouwd. Zou dit evenwel geschieden, dan zou een reeds zwaar belaste groep, de zelfstandigen – zij beschikken niet over een werkgever aan wie zij de premieplicht geheel of ten dele kunnen endosseren – een premie van 4 à 5% van het inkomen (tot een maximum van f 20.000,—) moeten opbrengen. En dat, terwijl velen uit deze groep aan een voorziening op dit gebied in het geheel geen of dikwijls in een gans andere vorm behoefte hebben ¹⁷³.

Er valt slechts naar te raden of Bloembergen nog denkt

¹⁷⁰ Zij had in haar uitwerking overigens zeer ongewenste gevolgen (zie b.v. H.R. 8-1-1960 N.J. 1960 nr. 127 m.o. L.E.H.R.), en zou toch gecorrigeerd moeten worden.

¹⁷¹ Zie noot 167.

¹⁷² Rede p. 24.

¹⁷³ Zie p. 205.

aan uitbouw van andere sociale verzekeringen en zo ja, op welke hij doelt en hoever hij wil gaan. Uitbreiding tot de Ziektewet-nieuw zou voor de hand liggen. De verhoging van de premies zou dan totaal op een 11% van het inkomen neerkomen! Voorts moet steeds worden bedacht, dat de sociale lasten voor loontrekkenden reeds meer dan een derde van de loonsom uitmaken. Een goede illustratie is ook de vergelijking van deze lasten met het nationale inkomen: in 1950 nog 4,2%, in 1967 reeds 13,4% daarvan. Of wel: in 1950 leverden de sociale verzekeringen 1/7 à 1/8 van de totale collectieve bestedingen op, en in 1967 is dit aandeel gestegen tot bijna 1/3 ¹⁷⁴.

De moeilijkheid is natuurlijk, dat de uitschieter van de W.A.O. het gehele stelsel zo onevenwichtig heeft gemaakt. Om het evenwicht – en dan op het niveau van de W.A.O. – te herstellen zou zulk een sterke stijging van de premies nodig zijn dat daaraan eenvoudig niet kan worden gedacht ¹⁷⁵.

2. (Verkeers)ongevallenverzekeringen.

Bijna alle aangeprezen stelsels ¹⁷⁶ kennen aan de ongevalslenslachtoffers een bevoorrechte positie toe. Deze discriminatie maakt ze – mits althans de zaakschade buiten de regeling blijft – betaalbaar. Dat is geen rechtvaardiging en de praktische voordelen van deze stelsels hebben weinig om het lijf. Naar aard en betekenis lopen de regelingen overigens sterk uiteen.

Er is een groep, welke voorziet in (dikwijls geringe) uitkeringen maar daarnaast de aansprakelijkheid voor de schade laat bestaan ¹⁷⁷. Deze regelingen zijn oninteressant omdat het Nederlandse sociale recht betere voorzieningen kent.

Belangrijker zijn de stelsels welke een vrijwel integrale vergoeding beogen. Dat kan in de vorm van schadeverzekering ¹⁷⁸, waardoor overcompensatie wordt vermeden maar

¹⁷⁴ Nieuwjaarsrede 1967 voorzitter S.E.R. p. 14, uitg. S.E.R.

¹⁷⁵ Zie p. 174 en noot 82. De premies zijn al aan de grens van het toelaatbare.

¹⁷⁶ Met uitzondering van dat van Van Marwijk Kooy omdat deze ook de premie (ik neem aan: de adaequate premie) door de potentiële slachtoffers laat betalen (zie p. 169).

¹⁷⁷ Bijvoorbeeld Saskatchewan. Zie ook het schema bij Keeton en O'Connell a.w. p. 532-533 met verdere verwijzingen.

¹⁷⁸ Het aangehaalde stelsel van Tunc. Ook de Basic Protection van Keeton en O'Connell, a.w., hoort hier en niet onder de vorige

geschillen omtrent de schade-omvang niet uitblijven. Mogelijk is ook sommenverzekering tot zulke bedragen, dat voor het gros van de gevallen de schade zal zijn gecompenseerd¹⁷⁹; de wens te voorkomen dat zij al te vaak te kort schiet moet er praktisch onvermijdelijk toe leiden, dat in veel gevallen overcompensatie ontstaat.

Het lijkt nogal specieus om, voordat over het beginsel is beslist, veel aandacht aan de schadefactoren te besteden. Maar het belang daarvan is groter dan het op het eerste gezicht schijnt te zijn. De huidige situatie is immers zo, dat door sociale en particuliere voorzieningen reeds in heel veel gevallen alle inkomensschade is weggenomen. Uitbreiding van een verzekeringsstelsel tot voorzieningen ter vergoeding van *immateriële schade* zal het stelsel evenwel voor *alle* letselgevallen actueel maken en een aanzienlijke opwaartse druk op de premie meebrengen. En wat de *zaakschade* betreft: als nu ondanks een gebruikelijk eigen risico voor casco-schade de all-riskspremie voor een motorrijtuig het drie- tot viervoudige van de w.a.-premie bedraagt is er weinig fantasie voor nodig om zich voor te stellen, wat medeverzekering van het zaakschaderisico door een algemene verkeersongevallenverzekering voor de premie daarvan zou betekenen. Ongeacht nog de kwalijke gevolgen van zulk een medeverzekering, zoals deze in hoofdstuk II par. 3 reeds aan de orde waren.

V REGRESACTIES VAN RISICODRAGERS EN VERZEKERAARS.

Dat risicodragers ingevolge sociale verzekeringswetten en assuradeuren van allerlei pluimage — verder ook wel tezamen als de risicodragers aan te duiden — de door hen aan hun verzekerden betaalde bedragen op schuldige derden kunnen verhalen is geen vanzelfsprekende zaak.

groep thuis: aangezien de bulk van de schadegevallen blijft beneden de door hen als basis aangenomen grens is de praktische uitwerking ervan een integrale vergoeding voor bijna alle gevallen.

¹⁷⁹ Wanneer de Staat in plaats van het particuliere bedrijf als verzekeraar zou optreden ligt een schadeverzekering niet in de lijn. Bij de bestaande sociale-verzekeringsstelsels is ook geregeld voor de sommenverzekering gekozen.

Aangezien hun een eigen actie niet van nature toekomt ¹⁸⁰ moeten zij het in het algemeen hebben van een subrogatie in de rechten van hun verzekerde. Voor privaatrechtelijke verzekeringen wordt daarin voorzien door K. 284, voor publiekrechtelijke regelingen zou de wet telkens ad hoc de subrogatie moeten voorschrijven; dat laatste is inderdaad ook wel gebeurd: Ongevallenwet-1901.

Aan de subrogatieconstructie waren voor de sociale verzekeraar niet onaanzienlijke, hier echter niet terzake doende, bezwaren verbonden, en deze brachten de wetgever er toe om uit te zien naar een andere mogelijkheid. Deze werd gevonden in het uitdrukkelijk toekennen van een eigen actie aan de risicodrager; tenslotte kan de wet alles ¹⁸¹. Evenwel wordt hiermede minder dan het op het eerste gezicht lijkt een inbreuk op het uitgangspunt gemaakt. De rechtspraak heeft de eigen actie van de risicodrager steeds zo opgevat dat daaraan geen andere bedoeling ten grondslag lag dan het ontkomen aan eerderbedoelde technische bezwaren. Daardoor kon een stelsel worden opgebouwd waarin toch zoveel samenhang bestaat tussen de vordering van de risicodrager en die van de verzekerde dat al op het eerste gezicht duidelijk is dat b.v. de eigen actie volgens de Ongevallenwet-1921 de wettige dochter is van de subrogatie volgens het systeem van de Ongevallenwet-1901 ¹⁸². Tenslotte heeft de wetgever zich hierbij aangesloten; zie de formulering van Ziekenfondswet 83b en W.A.O. 90. Zo is de zelfstandigheid van de actie van de risicodrager vooral een zaak van juridische techniek en gaat het in wezen ook hier om een overgang van een vorderingsrecht.

Dat de oorspronkelijke delictsactie op een goede rechtsgrond kan bogen betekent nog niet, dat dit ook voor de *overgang* van de vordering zonder meer het geval zou zijn. In zijn dissertatie (zie de nrs. 250-256, 263, 265 en 269) heeft Bloembergen dat uitvoerig aangetoond ¹⁸³. En anders dan

¹⁸⁰ Op grond van de Schutznorm-theorie; zie H.R. 24-1-1930 N.J. 1930 blz. 299 m.o. E.M.M. en W. 12091 m.o. Mff. Verder Dorhout Mees, *Schadeverzekeringsrecht*² p. 408 v.

¹⁸¹ Ongevallenwet-1921 95, Ziektewet 52, Ziekenfondswet 83b, W.A.O. 90.

¹⁸² Zie H. Drion c.s. a.w. II nrs. 402 v.

¹⁸³ Het zou zinloos zijn deze beschouwingen, waarmede ik het, afgezien van voor de conclusie irrelevante accentverschillen geheel

met de delictsactie het geval is kan men ook niet zeggen, dat deze overgang van rechten onder de justiciabelen levend recht is. Integendeel, verschillende feiten wijzen op geringe populariteit van het regres. Ik wijs daartoe op het volgende.

Particuliere sommenverzekeringen. Er is (meer van de kant van de wetenschap dan van het bedrijf: een op zichzelf reeds opmerkelijke omstandigheid) enige druk uitgeoefend om ook de sommenverzekeraar voorzover zijn uitkering reële schade goedmaakt regresrecht te geven door een extensieve interpretatie van K. 284¹⁸⁴. Een enkele zwaluw in de rechtspraak maakte nog geen zomer¹⁸⁵. Dit sloeg dan steeds op de ongevallenverzekering, maar het betoog zou voor levensverzekeringen evengoed op moeten gaan. Er is evenwel nauwelijks iets, dat verder buiten de gezichtskring van de levensverzekeraar ligt dan juist het regres.

Het Lobo-Braakensiekarrest¹⁸⁶, dat het ontbreken van regresrecht voor de sommenverzekeraar nog eens onderstreepte, gaf Meyers in zijn noot aanleiding tot de voorspelling, dat de verzekeraars nu wel door invoering van cessieconstructies zouden pogen toch tot verhaal van hun uitkering te komen. Het is niet uitgekomen; slechts enkele assuradeuren hebben Meyers' wenk ter harte genomen en hun verplichtingen van een door de verzekerde af te geven cessie afhankelijk gesteld. Het bedrijf als geheel is althans voor de standaardpolissen hiertoe niet overgegaan.

Sporadisch is ook zonder een daartoe strekkend beding door middel van een cessie verhaal gezocht, maar dan bijna steeds op grond van bijzondere omstandigheden (b.v. omdat de verzekerde voor zijn overblijvende schade in der minne geen vergoeding kreeg en dan met de assuradeur overeenkwam dat deze door middel van dezelfde cessie het incasso voor de verzekerde zou verzorgen). Dat impliceerde, dat de verzekerde pro forma van de rechten uit verzekering desis-

eens ben, hier te herhalen. Het volgende heeft enkel suppletoire oogmerken.

¹⁸⁴ Zie Dorhout Mees als geciteerd in noot 180; Bloembergen diss. nr. 263 en de aldaar genoemden.

¹⁸⁵ Nl. Hof Leeuwarden 6-2-1957 N.J. 1957 nr. 664. De zwaluw werd de nek omgedraaid door Rb. Amsterdam 29-3-1960 N.J. 1960 nr. 535, Hof Den Haag 31-3-1960 N.J. 1961 nr. 10 en Hof Den Bosch 8-3-1962 N.J. 1964 nr. 48.

¹⁸⁶ H.R. 31-12-1931 N.J. 1932 p. 419 m.o. E.M.M. en W. 12401 m.o. S.B.

teerde. Toen evenwel de Hoge Raad¹⁸⁷ besliste, dat desondanks de schadeveroorzaker een beroep op het feit dat de verzekerde aan de verzekering rechten had kunnen ontleen en aldus zijn schade had kunnen beperken openstond, was ook daarvan natuurlijk de grap af.

Maar reeds voordien¹⁸⁸ had de Nederlandse Vereniging van Ongevallen- en Ziekteverzekeraars haar leden gevraagd niet langer langs de weg van cessies regres te zoeken, en aan deze oproep is vrij algemeen gehoor gegeven. Afgezien natuurlijk van reeds lopende zaken als die waarop het in de vorige alinea bedoelde arrest betrekking had.

Voor wat de *sociale sommenverzekeringen* betreft moet worden onderscheiden. Voorzover het ging of gaat om verzekeringen van vaste bedragen wordt aan regres niet gedacht¹⁸⁹. Bij verzekering van bedragen, welke aan het verdiende loon zijn gerelateerd¹⁹⁰, is dit anders; dergelijke wetten creëren steeds een eigen actie voor de risicodrager in de zin als hierboven besproken. Men mag zich afvragen, waar deze tweeslachtigheid aan is toe te schrijven en ook waarom de sociale verzekeraar in een gunstiger positie moet zijn dan zijn particuliere collega. Dit is vermoedelijk daaraan toe te schrijven, dat de relatie loon/uitkering suggereert dat het om een schadeverzekering zou gaan; een misverstand orodt het *verdiende* en *niet* het *gederfde* loon criterium voor de omvang van de uitkering is¹⁹¹.

Dat neemt niet weg, dat ook het regres van de sociale verzekeraar zijn tijd heeft gehad. Bij de voorbereiding van de W.A.O. heeft de Sociale Verzekeringsraad op gronden, welke na verwant zijn aan die welke Bloembergen heeft ver-

¹⁸⁷ H.R. 8-3-1963 N.J. 1963 nr. 317 m.o. H.B. Zie ook Hof Arnhem 23-2-1965 N.J. 1966 nr. 316.

¹⁸⁸ Circulaire van 1958.

¹⁸⁹ Invaliditeitswet, Interimwet invaliditeitsrentetrekking, A.W.W. en A.O.W.

¹⁹⁰ Ongevallenwet, Ziektewet, W.A.O.

¹⁹¹ Molengraaf-Star Busmann, Leidraad III⁹ p. 730; Dorhout Mees a.w. p. 3; H.R. 3-1-1936 N.J. 1936 nr. 78 Hof Amsterdam 23-4-1936 N.J. 1937 nr. 126; Rb. Zutphen 26-3-1936 N.J. 1938 nr. 443; Rb. Groningen 10-6-1938 N.J. 1939 nr. 677; Rb. Rotterdam 16-2-1940 N.J. 1940 nr. 981; Rb. Zwolle 13-4-1949 N.J. 1950 nr. 441. Anders Rb. Maastricht 14-11-1963 N.J. 1965 nr. 292. Zie voor particuliere daggeldverzekering ook Ubbink's in noot 162 a.w. p. 32, m.i. conclusief en fraai gemotiveerd weerlegd door Rb. Amsterdam 29-3-1960 N.J. 1960 nr. 535.

dedigd, vrijwel unaniem geadviseerd het regresrecht te schrappen. De minister heeft dit advies zonder motivering van enige betekenis naast zich neergelegd¹⁹² en het regresrecht toch opgenomen. Maar, gelijk hieronder zal blijken, la vérité est en marche, et Veldkamp ne l'arrêtera plus.

Voor wat *schadeverzekeringen* betreft ligt regres meer voor de hand omdat het verband tussen schade en vergoeding zoveel nauwer is. Maar ook in deze sector van de verzekeringswereld ontbreekt een diepgeworteld geloof in het verhaalsrecht. Zo hebben de brandverzekeraars publiekelijk van hun rechten gedesisteerd¹⁹³. Motorrijtuigverzekeraars zullen van nature wat meer tot regres zijn geneigd – het is te begrijpen dat, als op een z.g. all-riskspolis en het casco en het w.a.-risico is verzekerd, de verzekeraar die een cascoschade vergoedt meer alert zal zijn op de vraag of een ander aansprakelijk is – maar ook zij zien de bezwaren zeer wel in getuige de knock-for-knockagreements en schaderegelingsaccorden (zie noot 35).

Bij de *sociale schadeverzekering* valt te wijzen op de ontwikkeling bij de totstandkoming van de Algemene wet zware geneeskundige risico's: het ontwerp kende de risicodragers regresrecht toe; dit ontlokte Bloembergen een pittig commentaar¹⁹⁴; een paar kamerleden vroegen de minister of hij daarvan kennis had genomen¹⁹⁵, en wat de nagenoeg eenstemmige S.V.R. bij de totstandkoming van de W.A.O. niet had bereikt gelukte Bloembergen: de minister schrapte de bewuste bepaling¹⁹⁶.

Het belangrijkste argument tegen het nemen van regres is het economische: als tegenover elkaar staan twee collectiviteiten (of groepen daarvan), gevormd door (nagenoeg) dezelfde personen, is het nut van de vermogensverschuiving door regres nihil en zijnodeloze kosten het enige resultaat. Dat geldt aldus alleen, indien de aansprakelijke personen door verzekering zijn gedekt, maar op dit punt is perfectio-

¹⁹² Memorie van Toelichting W.A.O. pp. 20-21 (zie noot 83).

¹⁹³ Per 20-2-1953.

¹⁹⁴ Sociaal Maandblad Arbeid 5-5-1966 p. 329 v.

¹⁹⁵ Voorlopig Verslag (Tweede Kamer 1965/1966 nr. 8457 p. 9 ad art. 12).

¹⁹⁶ Memorie van Antwoord (zelfde nr. als vorige noot, p. 16 ad art. 12). Niet alleen de Romcinen kenden het *jus respondendi ex auctoritate principis*!

nisme uit den boze: nu het regresrecht geen „natuurrecht” is, kan er alles voor gezegd worden om daarvan af te zien wanneer w.a.-verzekering regel is, ook al zal in een bepaald geval de dader eens onverzekerd blijken. Anders is het slechts als dit niet incidenteel is en de gehele schade of een aanzienlijk deel ervan voor zijn rekening pleegt te blijven.

Schrapping van regres recht zou ook voor opzet e.d. moeten gelden. Het is meer poenaal dan praktisch gedacht om voor deze schaden het regresrecht te willen behouden. Zeker is het niet ethisch geboden: het heeft ook nog nooit iemand kunnen schelen dat de levensverzekeraar geen regres op de moordenaar van zijn verzekerde kon uitoefenen!

Voor sommenverzekering zijn er tegen het regresrecht nog enige argumenten aan te voeren welke mij ter harte gaan. Wie zekerheid zou hebben, dat hij nimmer letsel zou bekomen zonder dat hij de daaruit voortvloeiende schade op een ander zou kunnen verhalen zou uiteraard geen ongeval- lenverzekering o.d. sluiten; zulke verzekeringen komen juist tot stand door het besef, dat ongevallen ook (c.q. mede) door eigen schuld kunnen ontstaan. Aangenomen nu eens, dat een verzekerde door een ongeval wordt getroffen en daardoor f 100.000,— schade lijdt; hij heeft stel 50% mede- schuld en kan dus de helft van zijn schade verhalen op de dader; voorts heeft hij een ongevallenverzekering welke hem recht geeft op een uitkering van f 50.000,—. Wat is nu rech- tens? Als de ongevallenverzekeraar geen regresrecht heeft speelt de getroffene juist quitte, mits men de verzekerings- uitkering in de eerste plaats laat dienen ter compensatie van het (door de medeschuld) onverhaalbare deel van de scha- de; voor een onverplicht verstrekte ondersteuningsuitkering is dit op goede gronden door de rechter aangenomen¹⁹⁷, voor een ongevallenverzekering moet het a fortiori gelden. Subrogatie van de ongevallenverzekeraar zou hieraan echter in de weg staan; in bovenstaand voorbeeld zou de assura- deur voor 50% van de uitkering regres nemen en de gelaee- derde verzekerde zou met een onvergouden schade van f 25.000,— blijven zitten.

Een soortgelijk argument valt te putten uit de beperkin- gen, welke B.W. 1406/7 aan acties wegens dood of letsel stel- len. Hoczeer uitkeringen wegens sommenverzekeringen in het algemeen de vordering geheel of ten dele zullen com-

¹⁹⁷ Rb. Amsterdam 21-6-1960 N.J. 1960 nr. 506.

penseren, er moet ruimte blijven voor de mogelijkheid deze uitkeringen toe te rekenen aan schadefactoren die hoe reëel desalniettemin door de beperkte actie niet worden bestreken¹⁹⁸. En aangezien subrogatie niet anders kan betekenen dan subrogatie in die actie zou ook hier zich de situatie kunnen voordoen dat een regresrecht van de verzekeraar in het nadeel van de eigen verzekerde zou zijn.

Wat voor de particuliere ongevalverzekering geldt behoort zeker op de sociale sommenverzekeringen van toepassing te zijn.

Voor wat de schadeverzekeringen in het sociale vlak betreft heeft bovenvermelde wijziging van het ontwerp-A.W.Z. de knoop eigenlijk doorgehakt. Als de daardoor bestreken medische risico's zonder regresrecht verzekerd worden is niet in te zien, hoe dit voor de overige anders geregeld zou moeten zijn. Het pleidooi voor wijziging van de Ziekenfondswet¹⁹⁹ verdient alle steun.

Met de particuliere schadeverzekeringen is de zaak wat moeilijker. Het zou de beste oplossing zijn indien hier het regresrecht slechts werd gehandhaafd voor de – naar verhouding weinige – verzekeringen waar de functie van het regres nog duidelijk nuttig is zoals bij de zeeverzekeringen²⁰⁰. Dat zou betekenen, dat een speciale subrogatie van de verzekeraar als in K. 284 gemist kan worden. In de daarvoor in aanmerking komende gevallen zou de polis een cessieconstructie moeten bevatten. Langs deze weg zou worden bereikt dat regresacties niet meer als vanzelfsprekend doch slechts in gevallen waarin het de moeite loont worden ondernomen.

VI TEN BESLUIITE.

Het citaat van Scholten, dat ik dit praeadvies als motto meegaf, zal sommige lezers in dit verband als een provocatie

¹⁹⁸ B.v. Rb. Zutphen 4-3-1954 N.J. 1954 nr. 707.

¹⁹⁹ Bloembergen, Het Ziekenfonds p. 256 (zie hiervoor noot 59). Het gaat overigens niet om art. 12 – dat bij novelle is gewijzigd voordat de wet in werking trad – maar om art. 83b.

²⁰⁰ Op deze verzekeringen worden dikwijls grote eigen risico's gelopen – in zoverre staan er geen collectiviteiten tegenover elkaar – en is het effect dat het regres het risico (internationaal) verder spreidt niet zonder belang.

voorkomen (dat is trouwens „in”) omdat veel voorstanders van de opheffing van de aansprakelijkheid ten gunste van een verzekeringsstelsel juist met grote ernst zoeken te bevorderen een gelijke behandeling van wie zij als essentieel gelijken beschouwen: de verkeersslachtoffers met de hunnen zonder onderscheid. Ik hoop echter te hebben aangetoond dat niet het vigerende systeem maar de ter vervanging daarvan aangeprezen stelsels tot discriminatie leiden.

Het is zeker waar, dat de standpunten van de beide praeadviseurs principiëel sterk uiteenlopen. Maar overdrijving schaadt; in de praktijk is het verschil veel minder groot omdat Bloembergen evenzeer als ik (verkeers)ongevallenverzekering verwerpt en omdat ik van mijn kant voor dood- en letselschade de delictsactie uitdrukkelijk heb gekenschetst als een aanvulling op bestaande (sociale en particuliere) verzekeringen. Daar komt bij, dat ten aanzien van het regres goeddeels overeenstemming bestaat; in aanmerking genomen dat dit punt (in de sociale wetgeving, maar ook bij het nieuwe B.W. komt het aan de orde) èn het meest actueel èn haalbaar is, is dat niet te onderschatten. Inmiddels is de switch van Bloembergen met betrekking tot de zaakschade van groot belang. Hoe consequent deze ook moge zijn, het zal voor de justiciabelen bepaald onaanvaardbaar zijn. En men behoeft geen historicist te zijn of het recht puur sociologisch te verklaren om het standpunt in te nemen, dat een stelsel dat het gros van degenen die het aangaat als onrecht zal voorkomen reeds om die reden ter ijskast is te verwijzen.

Bij gesprekken over ons onderwerp en b.v. ook bij de debatten in de Vlaamse Juristenvergadering van 15 april 1967 is mij gebleken, dat gedachtenwisseling over onze vraagstelling licht uitmondt in een dispuut over de sterke en zwakke kanten van het aansprakelijkheidsrecht. Er is geen twijfel aan, dat dit voor verbetering vatbaar is; wie de Handelingen van onze vereniging van de laatste jaren doorbladert ziet hoe zeer het ook onze aandacht heeft. En – als ik mij dienaangaande een enkele opmerking mag veroorloven – het is mij b.v. nooit geheel duidelijk geworden waarom de Hoge Raad zo sterk vasthoudt aan een schuldaansprakelijkheid ook als een risicoaansprakelijkheid, met de wetstekst zeer wel te verenigen, alleszins weerklank zou vinden (aan-

sprakelijkheid voor eigen gebreken van motorrijtuigen buiten de sfeer van W.V.W. 31, voor dieren, voor kinderen). Maar het gaat niet aan echte of vermeende tekorten van het aansprakelijkheidsrecht tegen het *bestaan* van dit recht aan te voeren (en a fortiori niet een stelsel te ontwerpen waarin buiten de sfeer van de verkeersongevallen deze tekorten hun gevolgen toch blijven manifesteren). Hoofdpijn cureert men niet met decapitatie.

Tenslotte. Elke verandering welke een verbetering beoogt in de financiële omstandigheden van de slachtoffers kost onvermijdelijk geld. Tegelijkertijd zitten we met het feit, dat ons allen bekende boobytraps in het verkeer niet of te laat worden opgeruimd door geldgebrek. Het lijkt mij vrij wat aannemelijker om, als eenmaal bijzondere fondsen in verband met verkeersongevallen worden aangetrokken, deze niet aan te wenden tot leniging van noden van slachtoffers c.s. zodanig dat deze zonder rechtsgrond worden bevoorrecht boven andere invaliden, weduwen enz., maar zulke fondsen te gebruiken om verkeersongevallen te voorkomen. Het verschaffen van een reeks vergoedingen aan weduwen is een armzalig alibi voor het verzuim een kruising of een weg tijdig te verbeteren op zulk een wijze, dat hun verzorgers niet om het leven zouden zijn gekomen.